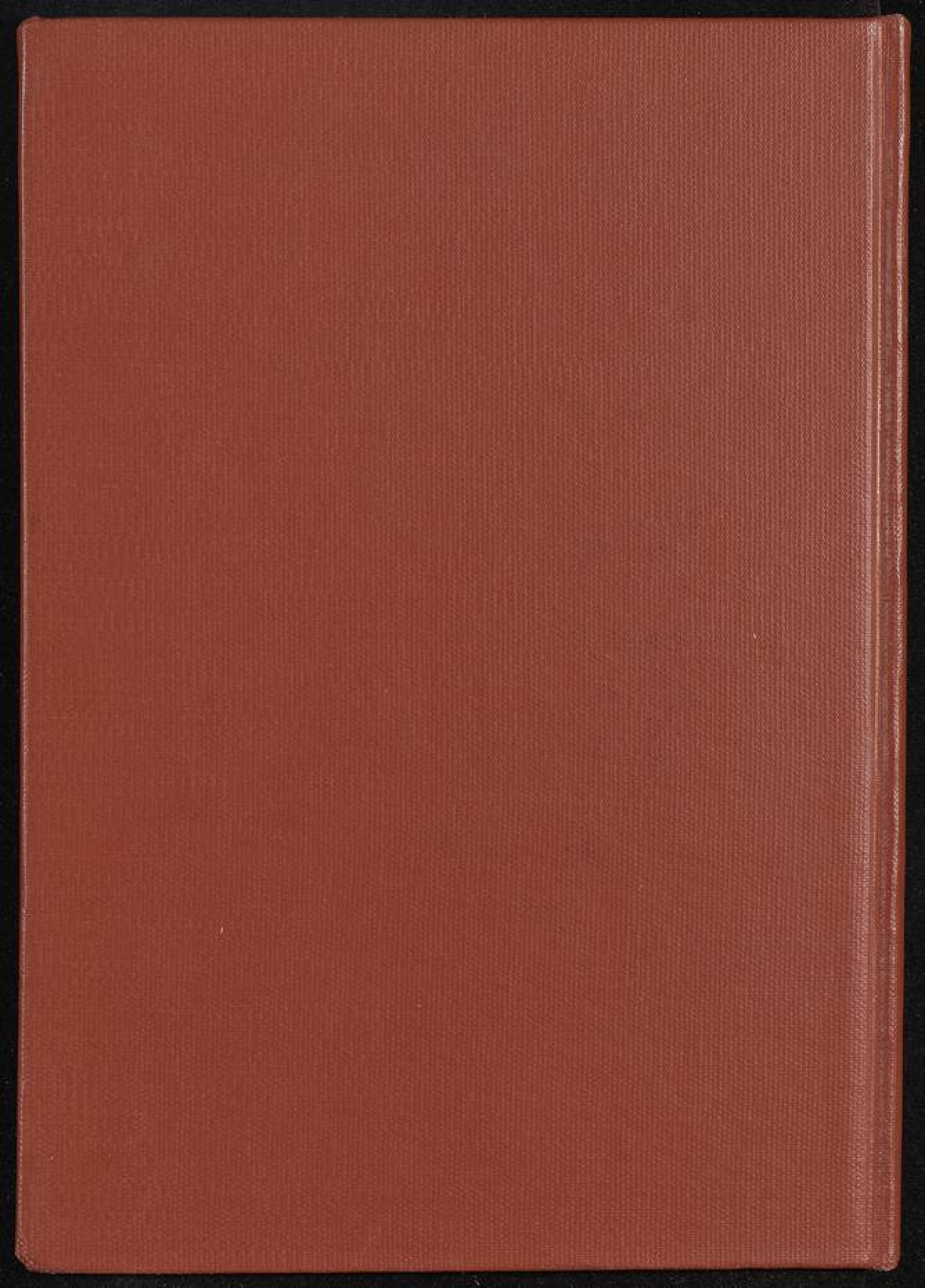
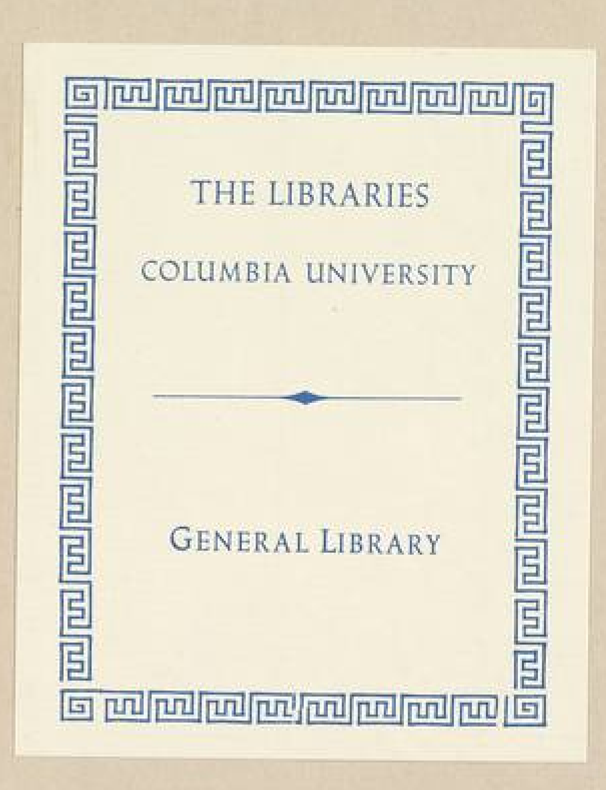
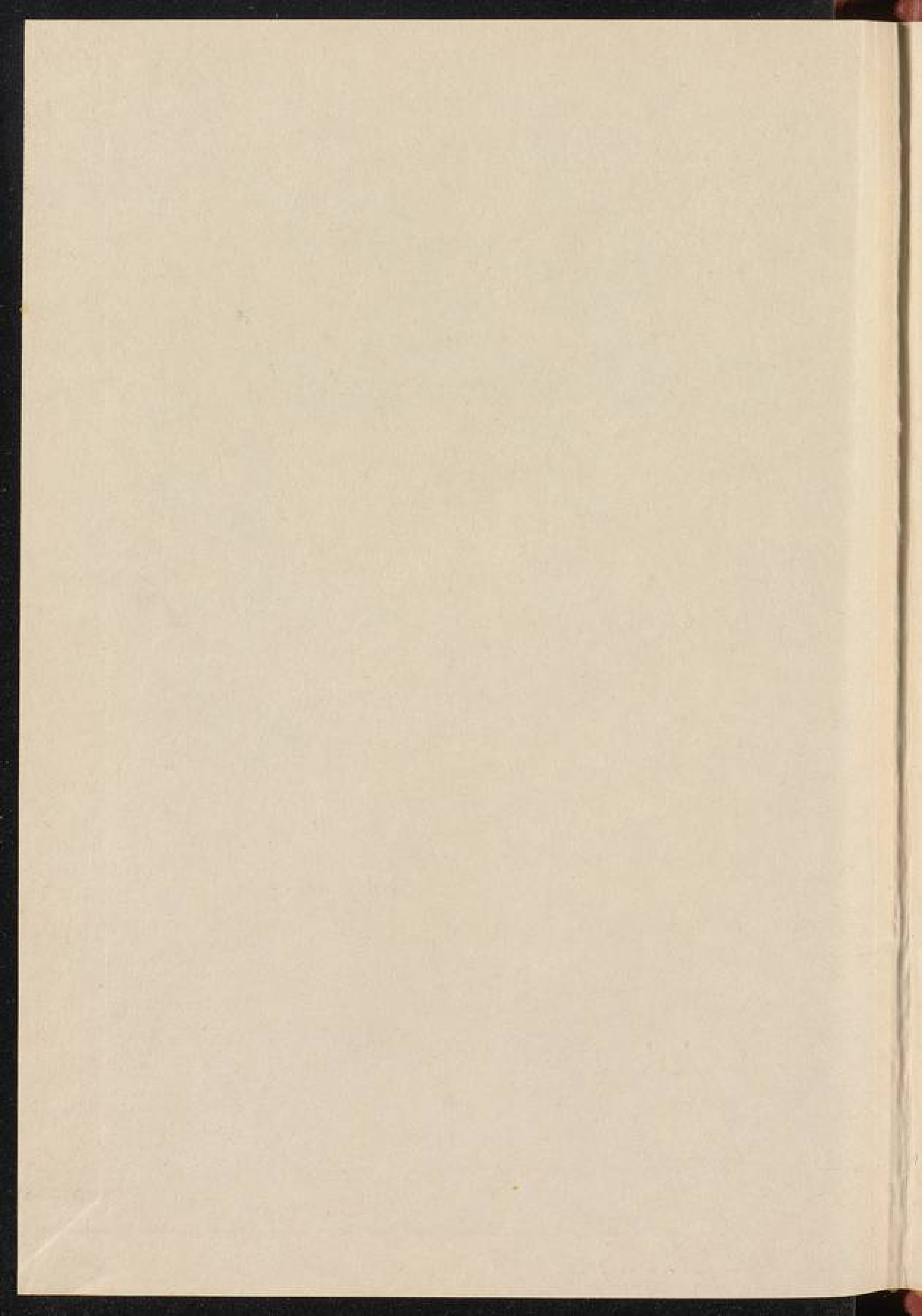
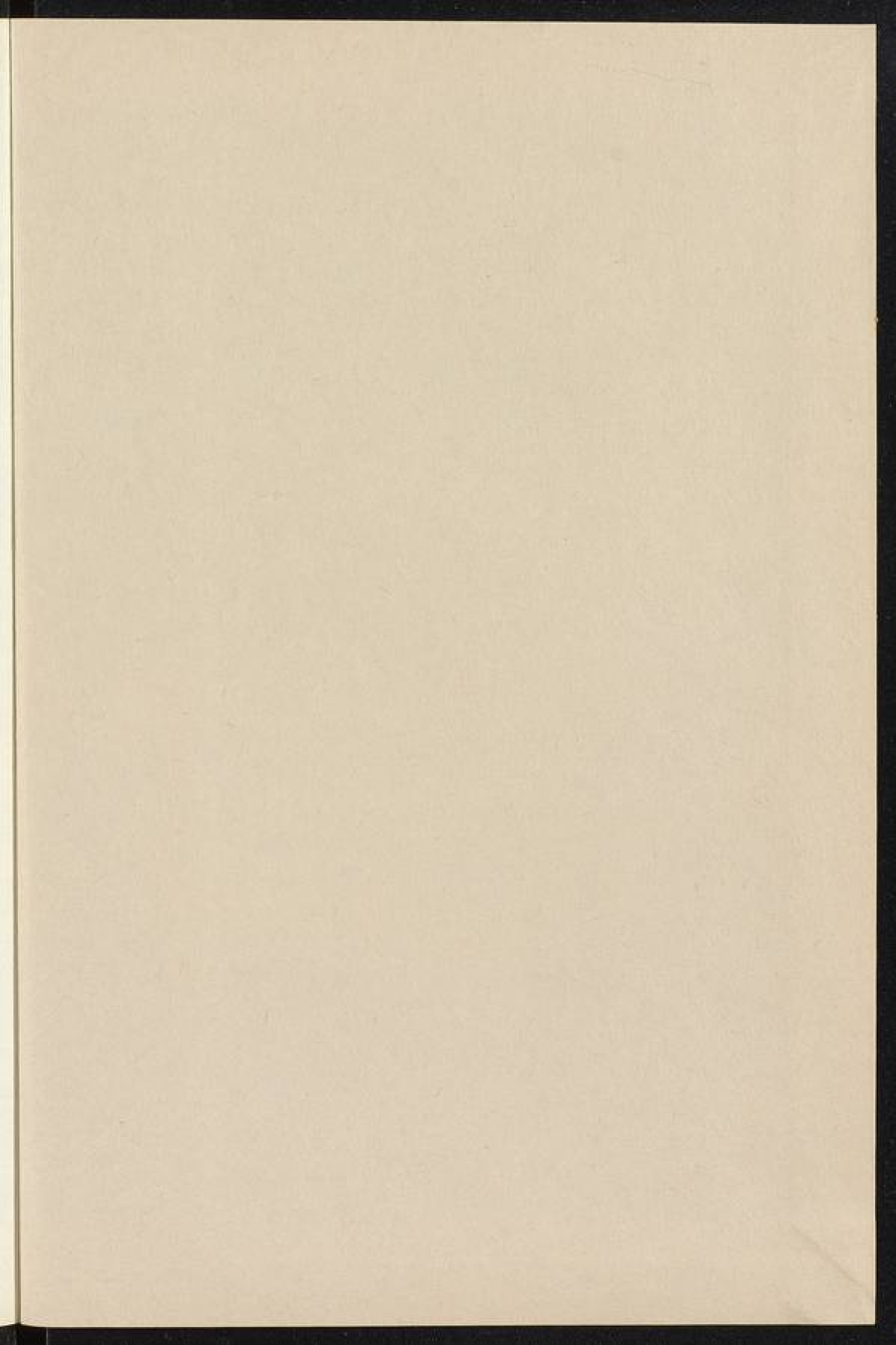
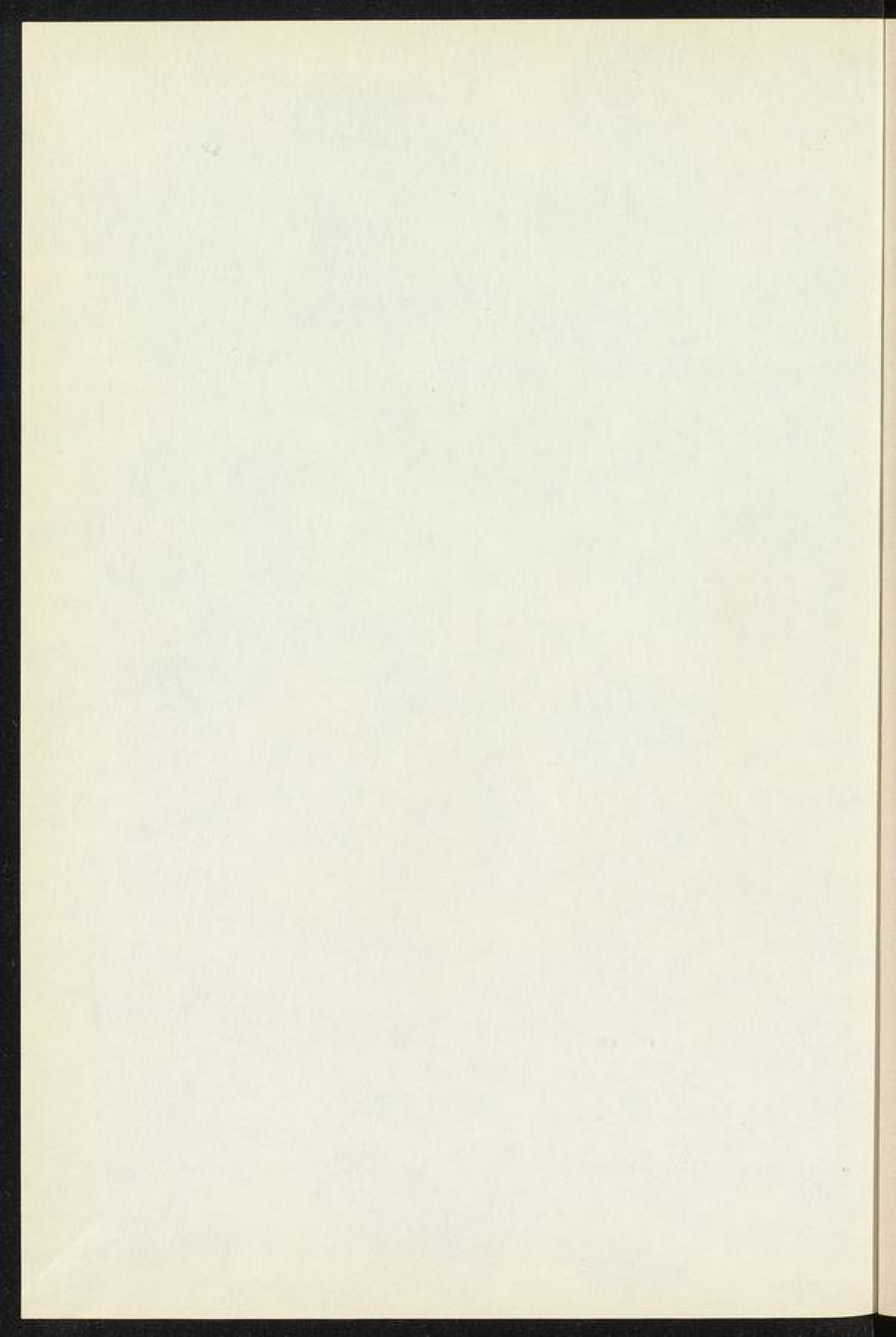
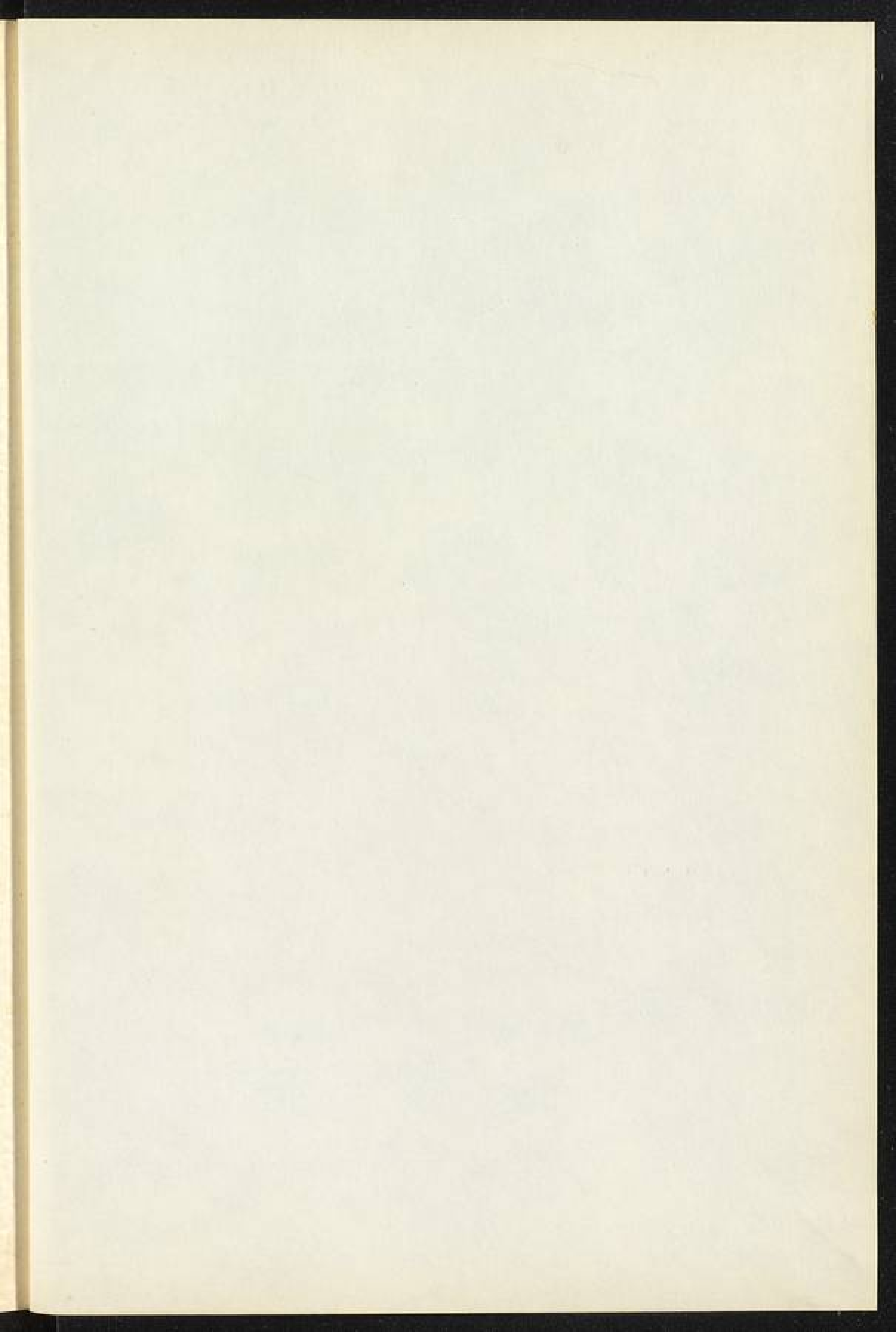




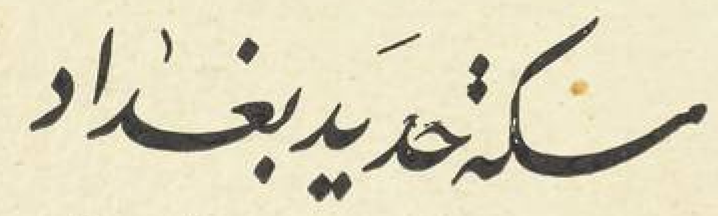








الدكتور لؤي بحري
استاذ مساعد
كلية الاقتصاد والعلوم السياسية
جامعة بغداد

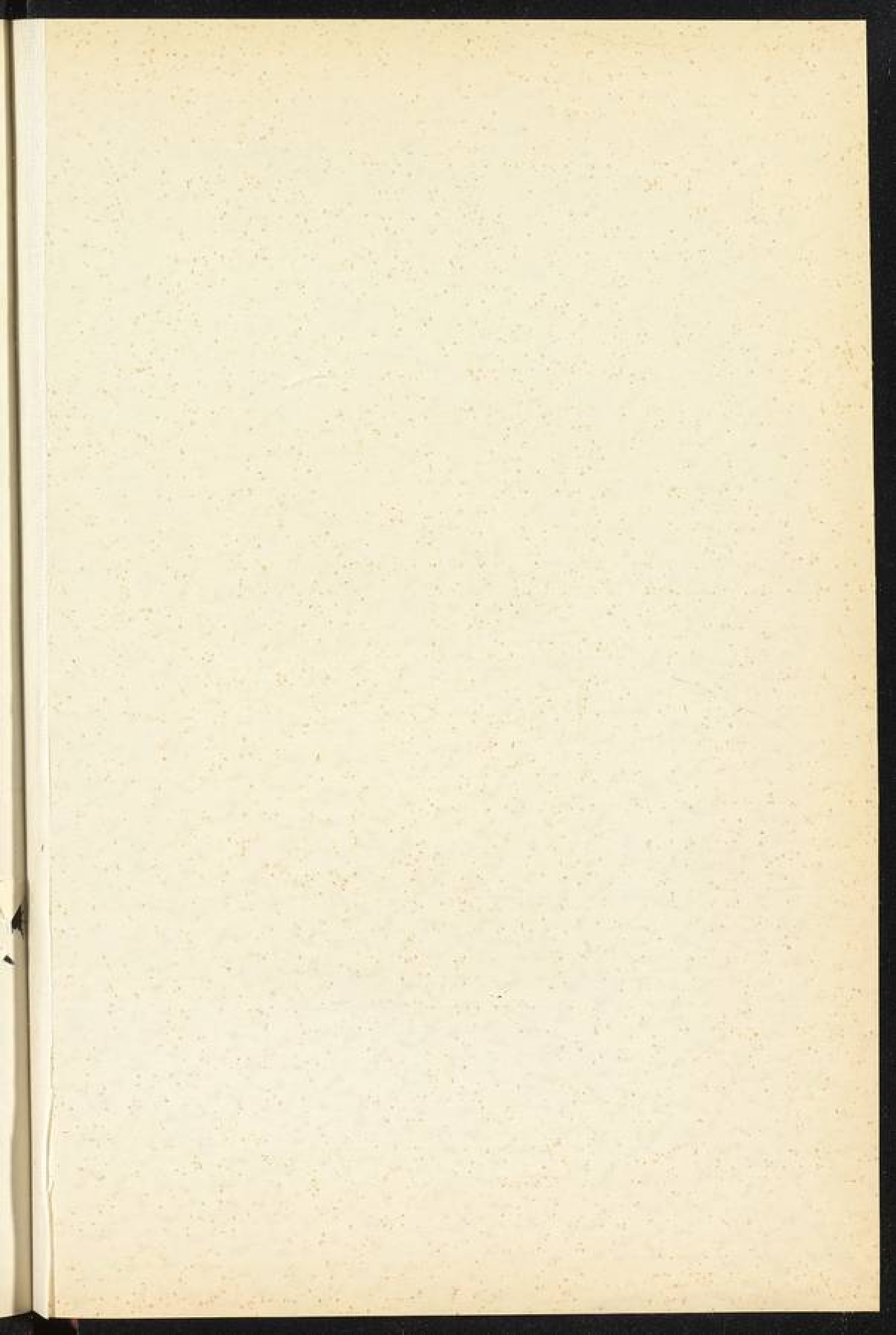


« دراسة في تطور ودبلوماسية قضية
سكة حديد برلين ـ بغداد حتى عام ١٩١٤م »

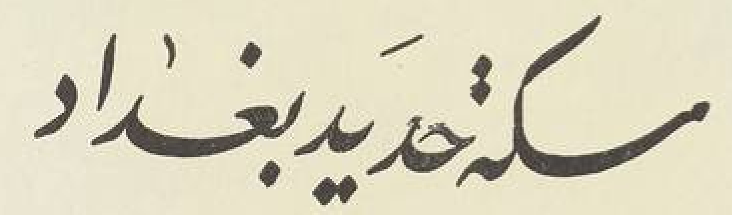
ساعدت جامعة بغداد على نشره

٩٩٦٧

شركة الطبع والنشر الاهلية ـ بغداد



الدكتور لؤي بحري
استاذ مساعد
كلية الاقتصاد والعلوم السياسية
جامعة بغداد



سكة حديد بغداد

« دراسة في تطور ودبلوماسية قضية
سكة حديد برلين ـ بغداد حتى عام ١٩١٤م »

ساعدت جامعة بغداد على نشره

١٩٦٧

شركة الطبع والنشر الاهلية ـ بغداد

مقــدمة

أخذت الصيحات تتعالى فى تركيا منذ مطلع القرن التاسع عشر مطالبة بأصلاح الجيش والادارة العثمانية العامة على نحو يماشى تطور الازمنة الحديثة والتطور الاوربى المعاصر ، غير أن تلك الاصوات اصطدمت لفترة طويلة من الزمن بمعارضة من الاوساط المحافظة الشديدة القوة والنفوذ فلم تجد تلك الاصوات المطالبة بالاصلاح اذاناً صاغية على الرغم من عدد بسيط من محاولات الاصلاح كمثل محاولة عام ١٨٢٦ الرامية الى اصلاح الجيش العثمانى •

يجد الباحث أن هناك ثمة نظامين من أنظمة الحكم أشتد الصراع بينهما فى الدولة العثمانية فى نهاية السنوات الثلاثين من القرن التاسع عشر لاجل السيطرة على الحكم وهما نظام حكومة عزت باشا التى اعتبرت من أشد الحكومات رجعية وتحفظا وحكومة رشيد باشا التى حاولت السير حسب الطرق الديمقراطية والتمثيل الشعبى والتى تمثلت خططها الاصلاحية على شكل محاولات لتطوير الدولة العثمانية على النمط الاوربي المعاصر •

وقد استطاع رشيد باشا فى النهاية التوصل الى دفة الحكم فى القسطنطينية وادارة شؤون الدولة لفترة من الزمن حاول خلالها اجراء اصلاحات حديثة مختلفة فى البلاد • على أن محاولاته بقيت بلا فائدة ولم تعطي نتائج تذكر •

ومن الناحية الاخرى فأن خسارة تركيا فى حرب القرم وما اعقبها من توقيع لمعاهدة باريس لم تمد الحكومة العثمانية بروح جديدة تدفعها الى محاولة اصلاح اوضاعها الداخلية بصورة جدية •

وهكذا وبالرغم من محاولات عدد من المصلحين من رجالات الفكر والسياسة الاتراك فأن التصدع والانحلال أخذ يزداد قوة وانتشاراً فى

الدولة العثمانية وأزدادت رغبة الدول الكبرى فى التدخل فى شؤونها واقتسامها كمناطق للسيطرة والنفوذ •

استبشر مؤيدو الاصلاح خيراً عقب تسلم السلطان الشاب عبدالحميد الثانى مقاليد الحكم عام ١٨٧٦ • فقد انتظر انصار الاصلاح الكثير من هذا السلطان الذى كان يتمتع بميزتين مهمتين هما شبابه الغض وذكاءه الخارق ، وزاد من قوة استبشارهم وثقتهم فى السلطان الجديد اعلانه للدستور العثمانى •

ولم يستمر انصار الاصلاح فى تفاؤلهم لفترة طويلة فقد اصيبوا بخيبة أمل كبرى أثر تبدل السلطان تحت تأثير الافكار الرجعية القديمة فتبدلت الاوضاع فى القسطنطينية وحل البرلمان واضطهد المنادون بالاصلاح ونفي المصلح مدحت باشا الذى عمل الكثير لمساعدة السلطان فى اقامة الدستور فى دولة بقيت حتى ذلك الحين تخضع للنظام الملكى المطلق •

أخذت روسيا التى حاولت معاهدة صلح باريس لعام ١٨٥٦ وضع حد لمطاليها واطماعها فى الدولة العثمانية تتحرش بها من جديد الى ان أدت تلك المحاولات الى اثارة حرب عام ١٨٧٧ بين الطرفين ، تلك الحرب التى اظهرت مقدار ضعف الامبراطورية العثمانية والتى شوهت سمعتها فى الخارج •

ووضعت الحكومة العثمانية بالاشتراك مع الدول المعنية عقب مؤتمر برلين لعام ١٨٧٩ خطة كبرى لتنظيم طريقة دفع ديونها للدول الاجنبية تجلت عام ١٨٨٢ على شكل اقامة هيئة ادارة الدين العام العثماني
ADMINISTRATION DE LA DETTE PUBLIQUE OTTOMANE

والتى اعتبرت فى حقيقة الامر بالرغم من خضوعها للقوانين العثمانية دائرة مالية اجنبية فى تركيا تعمل الى جانب وزارة المالية العثمانية وقد مثلت فيها تركيا الى جانب الممثلين المرسلين من الدول الغربية الكبرى ،

واضحت تلك الادارة التى حاولت فرض نفسها على الكثير من الصغائر والكبائر المتعلقة بمالية الدولية العثمانية عبئاً ثقيلا تتحمله الدولة التركية التى كان من واجبها اللجوء الى الدائرة المذكورة لاخذ موافقتها على كافة تصرفاتها المالية الداخلية والخارجية .

غير ان السلطان عبدالحميد والطبقة الحاكمة بقيا بالرغم من التردي الذى وصلت اليه البلاد غير مهتمين بمحاولة الاصلاح الجذرى ، بل حاولوا فرض سياسة حديدية على الاصوات المنادية بالاصلاح وعلى الشعوب والاراضى الخاضعة للامبراطوالية العثمانية وساروا على سياسة الحكم المركزى القوى وأكدوا على ضرورة تقوية أواصر علاقة الحكومة المركزية فى القسطنطينية بتلك الاجزاء الخاضعة للامبراطورية ، فى الحين الذى تعالت صيحات الشعوب المستعبدة داخل امبراطورية السلطان عبدالحميد مطالبة بالاصلاح والاستقلال وبمبدأ تقرير المصير .

ومن هذه الظروف السياسية والاقتصادية التى كانت تعيشها تركيا خرجت فكرة سكة حديد بغداد الى ميدان التحقيق العملى ، وبقيت قضية السكة مرتبطة بصفة جذرية ودائمية حتى نشوب الحرب العالمية الاولى بتاريخ التطور السياسى لتركيا نفسها .

القسم الاول

قبل عام ١٩٠٢

الفصل الاول

الوصول براً الى الهند

ان فكرة ربط أوربا بالخليج العربى والهند بواسطة طريق بري عبر آسيا الصغرى وباتجاه مياه الخليج الدافئة بدلا من الطريق البحرى الطويل حول افريقيا هى من الافكار القديمة نسبياً والتى يستطيع الانسان ان يرجع بتاريخها الى القرن السادس عشر تقريبا ، فأن الرحلات حول افريقيا صوب الهند كانت تستغرق اشهراً طوالا وقد تتلف البضاعة خلالها أو تفقد لعدم استقرار الامن والطمأنينة فى المياه التى تمر بها السفن المحملة بالبضائع نحو أوربا(١) .

ويستطاع القول بان البوادر الاولى لتنفيذ هذه الفكرة فى العصور الحديثة جاء عام ١٦٠٠ عن طريق انشاء شركة الهند الشرقية THE EAST INDIA COMPANY اتخذت لها شريكا فى شخص شركة ليفانت البريطانية ـ التركية للتجارة THE ENGLISH - TURKISH LEVANTINE COMMERCIAL COMPANY والمؤسسةبدورها عام١٥٨١وقد فاتحت شركة الهندالشرقية الشركةالاخيرة منذ السنوات الاولى لتكوينها فيموضوعانشاء الطريقالبرى من أوربا نحو الهند(٢) غير ان هذه البادرة البسيطة لم تعطي اى نتائج

---

(1) FREDRICH HEINZ BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD-BAHN 1903-1914, S. 2. PAUL PLISCHKA BRESLAU 1941.

(2) KARL ANTON. SCHAEFER, DIE ENTWICKLUNG DER BAGDAD BAHN POLITIK, S. 7 WEIMAR 1916.

ايجابية ولم تثر الفكرة من جديد الا في عام ۱۷۸۲ عندما عاد جون سليفان JOHN SULLIVAN من رحلته الى الهند عبر آسيا الصغرى ووادى الرافدين واقترح على الحكومة البريطانية فكرة انشاء طريق برى نحو الهند .

دفع تطور المصالح البريطانية في الهند وتشعبها وتزايد اهمية تلك البلاد بالنسبة لبريطانيا مجلس ادارة الهند THE INDIAN BOARD OF CONTROL ان يقترح على الحكومة البريطانية عام ۱۸۲۹ فكرة انشاء طريق سريع نحو الهند عبر سوريا ووادى الرافدين لتيسير أمر ربط الهند ببريطانيا(١) .

وجدت هذه الدعوات في نهاية الامر صداها لدى الاوساط الرسمية البريطانية فشكلت حكومة لندن بعثة ترأسها احد خيرة الضباط البريطانيين وهوالسيرفرانسيس جسني SIR FRANCIS CHESNEY الذى خدم في الجيش البريطاني في الشرق قبل ذلك التاريخ وقامت البعثة خلال عامين ۱۸۳۰ - ۱۸۳۲ بأرتياد مناطق آسيا الصغرى وسوريا والعراق وقدم جسني عقب عودته تقريراً اقترح فيه انشاء طريق برى نحو الهند عبر سوريا ووادى الرافدين على ان يربط الطريق المذكور بنهر الفرات الذى يمكن استعماله كخط للمواصلات بواسطة السفن التجارية باتجاه الخليج العربي وانتهى التقرير بأقتراح بانشاء شركة ملاحة بحرية يتم بواسطتها ربط الطريق السالف الذكر بالهند في الخليج العربي .

لم تكتف الحكومة البريطانية بالتقرير الاولي الذى قدمه جسني فشكلت بعثة ثانية تحت امرته كذلك وارسلتها نحو الشرق الاوسط

---

(١) المصدر السابق وكذلك :
.... PAUL. R. BUTTERFIELD THE DIPLOMACY OF
.... THE BAGHDAD RAILWAY P. 9 GOTTINGEN.
1932. ...

ومارست البعثة نشاطهـا فى الفترة ١٨٣٥ – ١٨٣٧ عقب اشـراف كل من حكومتي لندن والهند على تمويلها وقدم جسني فى نهاية الامر تقريراً ايد فيه المقترحات التى تقدم بها أثر رحلتـه الاولى واوصى بمد سـكة حديدية بموازاة الفرات عبر حلب نحو الخليج العربى(١) .

وما لبث احد الضباط البريطانيين ممن صاحبوا جسني فى بعثتـه وهو الكابتن لنج LYNCH ان شكل فى لندن عام ١٨٤١ بالاشتراك مع اخوته شـركة ملاحـة نهرية عرفت تحت أسـم الاخوان لنج LYNCH BROTHERS واتخذت تلك الشركة فرعا لها فى بغداد تحت أسـم أحـد الاخوان لنج حيث عرفت بأسـم شـركة ستيفن لنج STEPHEN LYNCH AND CO. LTD وبقيت مصالح لنج بهـذا الشكل حتى ٢٦ نيسان ١٨٦١ حيث تمخضت تلك المصالح عن تشـكيل شـركة الفرات ودجلـة للملاحـة البخـارية التجـارية EUPHRATES AND TIGRIS STEAM NAVIGATION CO. وتمتعت الشركة منذ اللحظات الاولى لانشاءها بمؤازرة تامة من وزارة الخارجية البريطانية(٢) .

---

(١) وصف الاقتصادى الالمانى فردريك لست FRIEDRICH LIST هذه المقترحات التى اشار اليها تقرير جسني بأنها تعني احتلال بريطانيـا لسوريا والبصرة راجع :
SCHAEFER PP. 8-9. BUTTERFIELD P. 9. BIKIR SITKI, DAS BAGDAD BAHN PROBLEN, 1890-1903, S. 16. RUDOLF GOLDSCHAGG FREIBURG. 1930.

(٢) بدأت الشركة بمزاولة اعمالها الفعلية فى الملاحة النهرية فى وادى الرافدين عام ١٨٦٢ عقب انزالهـا باخرتها الاولى « مدينـة لنـدن THE CITY OF LONDON الى ميدان العمل في مياه وادي الرافدين ثم اعقبتها بباخرة ثانية هي دجلة TIGRIS عام ١٨٦٥ ، راجع :
ZAKI SALEH. MESOPOTAMIA 1900-1914. PP. 187-189, AL-MA'RF PRESS. BAGHDAD, 1957.

امتازت الفترة التى اعقبت بعثات جسني والتى طرح على أثرها مشروع سكة حديد الفرات ، بقيام عدد من المشاريع الخيالية التى ترمي الى ربط أوربا بالامبراطورية العثمانية بل وبآسيا بكاملها بواسطة السكك الحديدية . ففى عام ١٨٤٢ وضع وليم بير WILLIAM PARE من دبلن مشروع لسكة حديدية تمتد من كاليه الى القسطنطينية وفى السنة التالية مباشرة اقترح ALEXANDER CAMPELL على شركة الهند الشرقية البريطانية خطاً لسكة حديدية تمتد من أوستند OSTEND على الساحل البلجيكى عبر فينا وبلغراد حتى القسطنطينية ومنها عبر آسيا الصغرى الى حلب ومنها تسير السكة بمحاذاة الحدود الايرانية نحو كراتشى فكالكوتا كما ووضع جيمس تومسون JAMES THOMSON مشروعا مشابها عام ١٨٥١ وقد سعى الاخير للحصول على تأييد الباب العالى واللورد ستانفورد دى ريدكليف LORD STANFORD DE REDCLIFF السفير البريطانى فى الباب العالى آنذاك(١) .

وهنا تظهر من جديد شخصية فرانسيس جسني على مسرح الاحداث ليتفق مع السير وليم اندرو SIR WILLIAM ANDREW رئيس شركة دلهى - البنجاب والسند للخطوط الحديدية على مشروع سكة حديدية

---

(1) FRANCIS. F. CHESNEY, NARRATIVE OF THE EUPHRATE EXPEDITION, LONDON 1868, WILLIAM ANDREW. MEMOIRE ON THE EUPHRATE VALLEY ROAD TO INDIA, P. 6. LONDON 1857, NOEL VERNCY ET GEORGES DAMBMANN, LES PUISSANCES. ETRANGERES DANS LE LEVANT, HALFRED. L. HOSKINS. BRITISH ROUTES TO INDIA, PHILADELPHIA 1928. PP 148ff. 327ff. D. G. HOGARTH, THE BAGDAD RAIL-WAY, NATIONAL REVIEW, LONDON, MAY 1902.

تمتد من السويداء على خليج الاسكندرون حتى قلعـة جابر فى اعالى الفرات لمسافة تقارب الثمانين ميلا ، وكان الامر معقوداً ان تكون هـذه السكة كحلقة وصل بين البحر الابيض المتوسـط والطرق النهرية فى الفرات ، وقد فكر فى نفس الآونة فى امكانية مد السكة المذكورة نحو بغداد ومنها الى البصرة . والى جانب ذلك فقـد ثار النقاش أيضا حول امكانية اختيار الكويت كنقطة نهاية للخط المذكور .

ولهذا الامر أهميته لان الكويت ظهرت هنا للمرة الاولى كنقطة محتملة لسكة حديدية دولية تمتد باتجاه الخليج العربى .

وتنفيذاً لهـذه الخطة شكلت شركة الفرات للسكك الحديدية THE EUPHRATE RAIL-ROAD CO. عام ١٨٥١ وساعدها اللورد ريد كليف السفير البريطانى فى القسطنطينية فى الحصول على امتياز من الحكومة العثمانية عام ١٨٥٦ لمد تلك السكة على ان تضمن الحكومـة العثمانية التى كانت تشجع توظيف رؤوس الاموال الاجنبية فى اراضيهـا اعطاء فائدة مقدارها ٦٪ على رأس المال المستغل كمـا ونص الاتفاق على حق الشركة فى مد سكة حديدية من الاسـكندرون الى البصرة وعين جسني كرئيس مهندسـين للشركة التى حظت بتأييـد عدد كبير من الرجالات السياسة والمالية البريطانية بالاضافة الى تأييد سـفير تركيا فى لندن كما وقامت الشركة بأفتتاح فرع لها فى القسطنطينية .

اعقب تأسيس الشركة دعاية واسعة لها ولمشاريعها فى انكلترا واكد اندرو فى كتابه الذى اصدره فى ذلك الحين (١٨٥٧) على أهمية امكانية تطوير وادى الرافدين بالنسبة لتركيا وعلى الاهمية التجارية والستراتيجية بالنسبة لبريطانيا التى يمكن ان يحققها طريق مواصلات قصير يربطهـا بالهنـد[١] .

---

(1) ANDRE CHERADAME, LA QUESTION D'ORIENT

على ان المشروع اصابه الفشل فعلى الرغم من الجهود الكبيرة التى بذلت لم ير الرأى العام البريطانى فيه عملا يبشر بالنجاح وذلك بالرغم من تحمس عدد من رجات السياسة والمال البريطانيين له كمـــا وان اللورد بالمرستون LORD PALMERSTON رفض ان يقدم ضمان الحكومة البريطانية لبعض اسهم الشركة ، ذلك الضـمان الذى اعتبر امراً حيوياً لانجاح المشروع ، ويعود السبب فى رفضه تقديم تلك الضمانات المنشودة الى اعتبارات تتعلق برغبته فى حفظ علاقات طيبة مع نابليون الثالث كمـا يرجح . وبالاضافة الى ما سبق هناك عامل آخر لعب دوره في تقرير مصير الشركة على النحو الذى انتهت اليـــه وهو عدم استطاعتها الحصول على رؤوس الاموال الكافية لتنفيذ المشروع .

وهكذا فشلت الشركة فى تسجيل نفسها وسقط امتيازها بالتبعية كما وفشلت محاولة جديدة لجسني عام ١٨٦٢ لاحياء الشركة ـ عقب ان جدد الباب العالى امتيازها ـ لنفس الاسباب المتعلقة بموقف الحكومة البريطانية السلبي حيالها بصورة خاصة(١) .

LA MACEDONIE ET LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD, P. 27. LIBRAIRIE PLON PARIS 1903. K. A. SCHAEFER DIE ENTWICKLUNG DER BAGDAD BAHN POLITIK. S. 11. BUTTERFIELD, THE DIPLOMACY OF THE BAGHDAD RAIL-WAY, P. 9. WILLIAM ANDREW, MEMOIRE ON THE EUPHRAT ROAD TO INDIA, EDWARD MEAD EARLE, TURKEY, THE GREAT POWERS AND THE BAGHDAD RAILWAY, A STUDY IN IMPERIALISM, P. 76. THE MACMILLAN COMPANY NEW YORK 1923.

(1) A. CHERADAME, LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD, P. 21; ALWYNE PARKER THE BAGHDAD

ولقد اثيرت فى بريطانيا قضيــــة انشاء الطريق البرى للوصول الى الهند أكثر من اى وقت مضى عقب ان شرع الفرنسيــــون فى فتح قناة السويس ، فقد شعرت بريطانيا ان ايجاد طريق مختصرة تخضع كليـــا لفرنسا للوصول الى الهند هو أمر فى غاية الخطورة بالنسبة لوجودهـــا ومصالحها فى تلك المنطقة من العالم ، وهكذا اثيرت فى بريطانيا مسألة انشاء الطريق البرى نحو الهند على أساس اقامته كمنافس وبديل بريطانى لقناة السويس الفرنسية • وبنفس هذه الروح حصلت بعض المصـــالح البريطانية فى تلك الفترة من الباب العالى بمد خطوط حديدية من سمرنة الى عابدين وقصبة على التوالى •

وعقب الانتهاء من فتح قناة السويس عام ١٨٦٩ وضع ستيفنســـون R. STEPHENSON وهو مهندس بريطانى مشــــروعا رمى فيه لى منافسة قناة السويس عن طريق مد ســـكة حديدية تبدأ من سـكوتارى فأزمير فسيفرى SIVAI فحصـــار HISAR فاكســـراي AKSARAY فوادى الفرات فبغداد فالبصـــرة فأيران فبلوجستان فكالكوتا فى الهند ، ولم يكتب لمشروع ستيفنسون النجاح بعد ان عارضته فرنسا •

وبعد سنة من ذلك التاريخ وضع بعض المهندسين البريطانيين عـام ١٨٧٠ مشروعا لسكة حديدية من الاســـكندرون الى البصرة عبر حلب والموصل وبغداد وهنا يستفيد المرء من ما قاله السير اندرو قبل ذلك التاريخ بأكثر من عشرة سنوات مدافعا عن الاحتكار البريطانى للمنطقة فقد قال

RAILWAY NEGOTIATONS QUARTERLY REVIEW PP 487-528. LONDON OCTOBER 1917; E. EARLE. TURKEY, THE GREAT POWERS AND THE BAGHDAD RAILWAY PP 176ff, BUTTERFIELD PP. 9-10. B. SITIKI, DAS BAGDAD BAHN PROBLEM. S. 16.

السير وليم اندرو مدافعا عن مشاريع السكة معتقداً بانها تمكن بريطانيا من الاحتفاظ بسيطرتها على الهند من بقية المنافسين ما نصه :

SUCH A RAILWAY, WOULD ASSURE THE UNDISTURBED POSSESSION OF INDIA; FOR THE ADVANCING STANDARD OF THE BARBARIAN COSSAK WOULD RECOIL BEFORE THOSE EMBLEMS OF POWER AND PROGRESS. THE ELECTRIC WIRE AND THE STEAM ENGINE, AND HIS OMINOW TREAD WOULD BE RESTRAINED BEHIND THE ICY BARRIER OF THE CAUCUS(1)

والى جانب كل المشاريع السالفة الذكر فقد درست كذلك في حينه امكانية مد سكة حديدية من السويداء على الشاطىء السورى الى الكويت على الخليج العربى كما وكثر الكلام كذلك آنذاك عن مشروع لسكة حديدية تربط الاسماعيلية على قناة السويس بالكويت على الخليج العربى(٢) .

اصيبت امثال هذه المشاريع السابقة بعيزة قوية أثر نزول احد المهندسين النمساويين الى ميدان مشاريع السكك الحديدية فى آسيا الصغرى ووادى الرافدين وهو المهندس الفون بروسل WILLIAM VON PROSSEL الذى قام بدراسات لحساب السلطان العثماني تتعلق بمسح الاراضى العثمانية فى منطقة آسيا الصغرى فى الفترة ١٨٧٢ - ١٨٧٤ وقدم الفون بروسل فى النهاية تقريراً ينصح فيه بمد شبكة من الخطوط الحديدية فى تركيا يبلغ طولها ستة الاف كيلو متر ، واقترح في تقريره كذلك اقامة خطاً رئيسياً لسكة حديدية تكون عموداً فقريا للشبكة التى اقترحها تمتد من حيدر باشا فى القسم الاسيوى من

(1) W. ANDREW. MEMOIRE ON THE EUPHRATE VALLEY ROAD, P. 225.

(2) CHERADAME. PP. 24-25; BIKIR SITIKI S: 16:

القسطنطينية عبر انقرة وديار بكر وماردين والموصل الى بغداد ومنها الى البصرة ومن ثم الكويت على ان تمد فروع رئيسية الى اسكشهر وكتاهيه KUTAHIA وقونية وغـيرها من الاماكن الواقعـة على البحرين الابيض والاسود[1] .

عارض الفون بروسل فى تقريره مشـروع مد سكة حديدية من الشواطىء السورية الى الخليج العربى مبرراً معارضتـه بعدم امكانية الحصول على فوائد مادية هامة من سـكة حديدية تمتد عبر الصحراء واراضى الجزيرة والفرات على عكس ما هو متوقع من مد سكة حديدية تمتد عبر الاناضول والولايات العثمانية الغنية الامر الذى يبشر بامكانيـة الحصول على فوائد مادية ذات بال عقب الانتهاء من مد السكة من جراء استغلالها .

وبالاضافة الى ما سبق اقترح الفون بروسل فى تقريره كذلك على السلطان تعمير وتطوير الاراضى والمناطق التى سيخترقهـا الخط المقترح

---

(١) اشتغل وليم فون بروسل فى بدء حيـاته العملية كمهندس للسكك الحديدية في النمسا ثم عمل في الفترة ١٨٥٢-١٨٦٢ لحساب الاخوان بـيرير LES FRERES PEREIRE في باريس كمسؤول عن ادارة السكك الحديدية لمنطقة شمال - غرب سويسرا ثم عمل فى الفترة ١٨٦٢ - ١٨٧٠ فى باريس وفينا لحساب شركة نمسـاوية هى شركة سـكة الجنوب LE SUD BAHN المؤسسة من قبل مصالح الروتشلد ROTHSCHILD وقد اجبرته اشغال الشركة المذكورة على القدوم الى تركيا حيث امل عليه خيال مهنته فكرة ربط اجزاء الامبراطورية العثمانية بعضها بالبعض الاخر وبالعالم الخارجى بواسطة السكك الحديدية ، وقد توفي الفون بروسل فى القسطنطينية فى ١٦ مايس ١٩٠٢ فى حالة تقرب العدم عقب ان استغل منذ شبابه الملايين لحساب الاخرين فى شـؤون السكك الحديدية . راجع :

A. CHERDAME, P. 27

بواسطة المهاجرين الاوربيين حيث اقترح فكرة استقدام مليونى مهاجر المانى وتسكينهم على طرفي الخط لكى يسرعوا فى عمليـة تعمير وتطوير البلاد .

ويستطيع الانسان ان يدرك من تصرفات السلطان عبدالحميد فيما بعد ان مشاريع الفون بروسل الخاصة بتسكين المهاجرين الالمان على طرفي سكة الحديد التى اقترحها لم تلاق من الاول اى قبـــول يذكر بالنظر لاعتبارات دينية وقومية على وجه الخصوص بخلاف ما جاء فى بقية اجزاء التقرير الذى أصبح فيما بعد أساسا للسياســـة العثمانية العامة للسكك الحديدية والتى أخذت الحكومة العثمانية تسعى جاهدة لتطبيقها .

ابتدء العمل فى الحال فى تنفيذ القسم الاول من الخط الذى اقترحه بروسل بمد سكة حديدية من حيدر باشـــا الى ازميت لمسافة ٩٢ كيلو متراً ، وقامت بعض المصالح الفرنسية بمهمة انجاز العمل فى مد السكة المذكورة والتى انتهى العمل فى مدها فى عام ١٨٧٣ ، وقد جاء بناء هذا القسم من السكة تنفيذاً لارادة اصدرها السلطان عام ١٨٧١ تقضي بانشاء سكك حديدية فى آسيا التركية .

كمن الهدف الاساسي فى استماتة الباب العالى فى بناء السـكة فى الرغبة الملحة التى وجدت آنذاك لدى سلطان القسطنطينية فى ربط بغداد بالعاصمة التركية ، وقد تولت الحكومة العثمانية فى بادىء الامر ادارة هذا الجزء من السكة لفترة السبع سنوات غير انها عادت فأعطت الى بعض المصالح البريطانية عام ١٨٨٠ امتياز ادارة المشروع غير ان الحكومةالعثمانية احتفظت لنفسها بموجب العقد الذى وقعته مع الشركة البريطانية بالحق فى استرجاع أمر ادارة السكة فى اى وقت تشاء[1] .

---

(1) WILLIAM VON PROSSEL, LES CHEMINS DE FER EN TURQIE D'ASIE ORELL FUSSLI, ZURICH

وتردد في بغداد لفترة من الوقت فى تلك الآونة صدى الاصوات المنادية فى القسطنطينية بالقيام بانشاء السكك الحديدية ، فقد كان والى بغداد مدحت باشا (١٨٦٨ – ١٨٧١) من اشد المناصرين لمشاريع المهندسين الاوربيين الفنية التى كان الغرض منها تطوير الدولة العثمانية وحينما استدعي من بغداد وأصبح وزيراً اعظماً فى القسطنطينية الف لجنة فنية خاصة لدراسة امكانية مد سكة حديدية من طرابلس الى بغداد عبر حمص ودير الزور على ان تسير بمحاذاة الفرات نحو بغداد ، غير ان الحكومة العثمانية رفضت ذلك المشروع(١) .

واذا ما رجعنا الى موضوع الاهتمام الذى اظهرته الحكومة البريطانية مجدداً حول قضية انشاء الطريق البرى نحو الهند عقب انجاز فتح قناة السويس لوجدنا ان رغبة الحكومة البريطانية حيال الموضوع أخذت تتخذ

1902; A VON SCHWEIGE. DIE EUPHRATAL BAHN UND KEIN ENDE, OESTERREICHSCHE MONATSCHRIFT FUR DEN ORIENT. S. 44. - 51 : MARZ 15, 1883; WILLIAM. A. LANGER, THE DIPLOMACY OF IMPERIALISM 1890-1902. P. 629, SECOND EDITION, ALFRED. A. KNOPF NEW YORK 1951. F. H. BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD BAHN. 1903-1914 S. P. PLISCHKA, BRESLAU 1931, BUTTERFIELD. P. 10.

ولمراجعة نصوص اتفاقية عام ١٨٨٠ بين الحكومة العثمانية والمصالح البريطانية لاستغلال وادارة سكة حديد حيدر باشا ازميت راجع :

GEORGE YOUNG, CORPS DE DROIT OTTOMAN, PP. 117ff, OXFORD 1908

(١) انشأ مدحت باشا فى بغداد أول عربة لسكة للترام فى الدولة العثمانية وكانت تجرها الخيل وتدعى محليا بالكارى وبقيت تلك السكة مستعملة في نقل الركاب بين بغداد والكاظمية حتى حوالى نهاية الحرب العالمية الثانية .

طابعا ايجابيا عندما قامت بتشكيل لجنة خاصة في مجلس العموم البريطاني في بداية القرن الماضي برئاسة السير نورثكوت SIR NORTHCOTE وعهدت اليها بمهمة دراسة امكانية مد سكة حديدية من البحر الابيض المتوسط والبحر الاسود الى الخليج العربي ، وبعد ان استمعت اللجنة الى الكثير من المقترحات ودرست الموضوع من اوجهه المختلفة قدمت تقريراً الى الحكومة البريطانية ويمكن تلخيص محتويات التقرير المذكور في النقاط التالية :ـ

١ ـ ان قضية موضوع بناء سكة حديد وادي الرافدين TRANS MESOPOTAMIAN RAILWAY ـ كما اسمتها اللجنة ـ هو أمر في غاية الضرورة بالنسبة لبريطانيا ومصالحها الحيوية في المنطقة ، وهو من الناحية الاخرى يؤمن سرعة نقل البريد نحو الهند والخليج العربي وله مزايا وفوائد اقتصادية هامة لبريطانيا .

٢ ـ اشتمل التقرير على خطة بكلفة بناء السكة حيث قدر تكاليف بنائها بحوالى العشرة ملايين جنيه استرليني .

٣ ـ ان من الممكن استعمال السكة للاغراض الحربية الخاصة بنقل القطعات والاسلحة المؤن نحو الهند ويمكن اعتبارها كحاجز لايقاف اي توسع روسي اتجاه الخليج العربي .

على ان اللجنة اوضحت بأن الامل ليس قويا ـ في المستقبل القريب على الاقل ـ في ان تكون حركة النقل بواسطة السكة المقترحة من الشدة بمكان ونصحت بأن تضمن الحكومة البريطانية الى حد ما رؤوس الاموال المستغلة في المشروع واعتبرت ذلك الضمان أمراً لازما لانجاح المشروع

غير ان حكومة غلادستون GLADSTONE رفضت اعطاء مثل هذه الضمانات في عام ١٨٧٢ تماما كما حصل من قبل في عامي ١٨٥٦ و١٩٦٢ . ولم يؤد أمر تغير الحكومة البريطانية ومجيء حكومة أخرى

م ـ ٢ سكة حديد بغداد

الى الحكم وهى حكومة دزرائيلى DISRAELI الى تعديل موقف الحكومة البريطانية فقد انصرفت الحكومة الجديدة الى تحسين المراكز البريطانية فى قناة السويس واضعة على الرف قضية الطريق البرى نحو الهند(١) .

وبعد بضع سنوات عاد موقف الحكومة البريطانية فتغير من جديد حيال موضوع السكة عقب ان حصلت بريطانيا على نصيبها من قناة السويس ، فأخذت الحكومة البريطانية تظهر اهتماما مجدداً بموضوع الخط الحديدى وعهدت حكومة دزرائيلى الى الباحث كاميرون V. L. CAMERON أمر دراسة مشروع سكة حديدية نحو وادى الرافدين ولكن تبدل الوزارة البريطانية عام ١٨٧٩ وعودة حكومة اللورد غلادستون الى الحكم ادى الى اهمال التقرير الذى قدمه كاميرون حول الموضوع ، ذلك التقرير الذى اعده كاميرون عقب عودته من جولة دراسية فى الشرق الاوسط وهكذا اضاعت بريطانيا من جديد فرصة أخرى من الفرص التى اتيحت لها للمساهمة مساهمة أساسية فى مد سكة حديدية باتجاه الخليج العربى .

واذا ما تركنا انكلترا جانبا ونظرنا الى روسيا لوجدنا ان عدداً من المصالح المالية الروسية التى يترأسها الكونت فلاديمير كابنست COMTE WLADIMIR KAPNIST عم سفير القيصر الروسي فى فينا ، قد أخذت تدرس امكانيات تحقيق مشروع يختلف تماما عن

---

(1) DAVID FRASER THE SHORT CUT TO INDIA P. 9. LONDON 1909- SCHAEFER, S. 30. LANGER, THE DIPLOMACY OF IMPERIALISM P. 630; WILHEM DUDEN, DIE WURZELN DER DEUTSCH ENGLISCHEN GEGENSATZE EIN BEITRAG ZUR VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES. S. 89, HAMBURG 1933.

مشروع الفون بروسل ، فلقد كان المشروع الروسي يقضي بمد سكة حديدية من طرابلس على البحر الابيض المتوسط الى الكويت على الخليج العربى عبر الصحراء على ان يربط بالعراق بواسطة طريق فرعى يمتد نحو كربلاء .

غير ان مشروعا خياليا كهذا المشروع يقضي بمد سكة حديدية عبر الصحراء كان مصيره الفشل ولم تثر حوله ضجة تذكر خصوصا وان روسيا نفسها لم تكن لتمتلك الوسائل المادية الكافية التى تمكنها من انجاز مثل هذا المشروع(1) .

ولمجابهة الاطماع الروسية سعت بريطانيا نحو الاهتمام بالامبراطورية العثمانية وربط اجزاءها لكى نجعل منها جبهة قوية تستطيع الوقوف أمام تلك الاطماع الروسية ، وهكذا فأن معاهدة قبرص لعام ١٨٧٨ وكل المنهاج الاصلاحى لاسيا الصغرى انما انجزت بالنظر لهذه الاعتبارات بل ويقال بأن دزرائيلى اختار قبرص لوضعها تحت السيطرة العثمانية لاعتبارات تتعلق بموقعها الممتاز أمام الشواطىء التركية وذلك لغرض ضمان حماية خط حديدى محتمل الانشاء يبدء عند خليج الاسكندرون ، بل ويقال كذلك انه فسر لبسمارك تلك الاعتبارات خلال مؤتمر برلين وبأنه اختار ضابطا بريطانيا من ذوى الرتب العالية ليضع الترتيبات اللازمة بمد مثل هذا الخط(2) .

جاء فى صلب تقرير قدمه حسن فهمى باشا وزير الأشغال العثمانى

---

(1) CHERADAME, P. 29, GUNTHER KREBS, DIE DEUTSCHE BAGDAD BAHN POLITIK IM URTEIL DER ENTENTE PUBLIZISITIK. P. 51-52, HOCH SCHUL VERLAG KARL VATER, BRESLAU 1933; W. DUDEN. DIE WURZEIN DER DEUTSCH - ENGLISCHEN GEGENSATZE, P. 89.

(2) LANGER, P. 30-31.

في ٦ حزيران ١٨٨٠ الى الوزير الاكبر فقرات تخص سكة حديد بغداد وامكانية السعي مجدداً نحو انشاءها عقب ان توقف العمل في السير بها قدما نحو الامام على أثر انجاز القسم الموصل من حيدر باشا الى ازميت على النحو الذي مر شرحه سابقا ، غير ان الوزير أوضح في تقريره كذلك ان خزينة الدولة العثمانية لا تمتلك الامكانيات المادية الكافية لتمويل مثل هذا المشروع ولهذا السبب اشار التقرير الى ضرورة الاستفادة من رؤوس الاموال الاجنبية لتحقيق المشروع .

أخذ العالم المالي الاوربي الذي اظهر عقب صلح باريس لعام ١٨٥٦ اهتماما بالدولة العثمانية ينظر بقلق متزايد الى الحالة المالية المضطربة التي انتهت اليها الحكومة العثمانية وجاء افلاس نفس تلك الحكومة عام ١٨٧٥ ليصيب أمر اهتمام البيوتات المالية الاوربية بتلك الدولة واستثمار رؤوس الاموال فيها بضربة قوية .

غير ان الوضع لم يستمر على هذه الصورة لفترة طويلة فسرعان ما عاد اهتمام رؤوس الاموال الاجنبية بالدولة العثمانية بالظهور مجدداً خصوصا عقب اعادة التنظيم المالي لتركيا أثر انشاء منظمة الدين العام العثماني ORGANISATION DE LA DETTE PUBLIQUE OTTOMANE التي اعادت ثقة الدوائر والبيوتات المالية الاوربية بالدولة العثمانية الامر الذي شجع نفس تلك البيوتات والدوائر المالية على اعادة استغلال رؤوس اموالها في تركيا عن طريق الاهتمام مجدداً بالمشاريع العثمانية ومن جملتها مشروع سكة حديد بغداد .

وعلى هذا الاساس ظهرت الى الوجود من جديد عقب عام ١٨٨٠ عدة مشاريع جديدة لسكك حديدية تمتد في آسيا الصغرى ووادي الرافدين من جملتها مشروع الفون كازاليه VON GAZALET ومشروع تانكريد TANCRED الذي حصل في ٢٤ آذار ١٨٨٣ من

الحكومة العثمانية على امتياز لمد سكة حديدية من طرابلس على البحر الابيض المتوسط عبر حمص ـ حلب ـ حماة ـ وادى الفرات الى بغداد فالبصرة . على ان المشروع السالف الذكر لم يخل من بعض الاحلام السياسية فلقد اراد تانكريد ان يخرج اليهود الروس من روسيا ويوطنهم على جانبى السكة ، غير ان معارضة الحكومة العثمانية لمثل تلك الاقتراحات ووفاة تانكريد من الجهة الاخرى اديا الى قبر المشروع(١) .

أما لو اردنا التعرف الى موقف الحكومة والمصالح الفرنسية اتجاه مشروع سكة حديد بغداد وفمن المستطاع القول اجمالا بان الحكومة والمصالح البريطانية بقت حتى حوالى عام ١٨٨٠ الاطراف الوحيدة المهتمة اهتماما جديا بأمر السكة وباعداد المشاريع المختلفة لانشاءها ، على ان اهتمام المصالح الفرنسية حول الموضوع ما لبث ان ظهر شيئا فشيئا بصورة متزايدة الاهمية فظهرت على الميدان مجموعتان من المصالح الفرنسية الى جانب الانكليز وتبنت كل واحدة من هاتين المجموعتين مشروعا لسكة حديدية على النمو التالى :

آ ـ مشروع المصالح الفرنسية الانكليزية التى انشأت عام ١٨٦٣ البنك العثمانى ، ذلك البنك حصل خلال سنوات قليلة فقط على نفوذ واسع النطاق فى تركيا .

ب ـ المشروع الذى تقدم به الفون كولاس VON COLLAS وهو وسيط أحد المجموعات المالية الفرنسية .

اراعت المشاريع الفرنسية الهيئات البريطانية التى رأت فيها تهديداً مباشراً لمصالحها ، فأن امكانية قيام المصالح الفرنسية بأمر انشاء السكة

---

(1) KARL HELFFERICH, GEORGE VON SIEMENS, EIN LEBENSBILD AUS DEUTSCHLANDS GROSSER ZEIT P. 22. BERLIN 1923.

الى جانب حصصها الواسعة فى قناة السويس - يعني سيطرتها على الطريق البرى نحو الهند الامر الذى يشكل تهديداً مباشــراً لمصالح وسياسة بريطانيا في الشرق الاوسط والهند ، فعمدت السياسة البريطانية الى ان يقوم السير فنست كايلارد SIR VINCENT CAILLARD ممثل المصالح البريطانية فى ادارة الدين العام العثمانى بالاشتراك مــع السفير البريطانى لدي الباب العالى فى القسطنطينية بالدفاع عن المصالح البريطانية والسعي لمحاولة احباط الخطط الفرنسية •

والواقع ان الفرنسيين اهتموا اهتماما شديداً بأمر الحصــول على امتياز لسكة حديدية في المنطقة ، فقد كانت لدى فرنسا استثمارات مالية واسعة المدى فى تركيا وكانت المصالح المالية الفرنسية مسيطرة الى حد بعيد على البنك العثمانى الذى كانت الحكومة العثمانية تعتمد عليه فى الحصول على المساعدات المالية ، بل وأخذ النفوذ المالى الفرنسي فى تركيا يتخذ شكلا قويا بشكل اثار قلق السلطات العثمانية نفسها وهنا يكمن السر الحقيقى في رفض السلطان عبدالحميد اعطاء امتيازات فرنسا حصة من مشاريــع خطوطها الحديدية فى تركيا ووادي الرافدين(١) •

يعتبر عام ١٨٨٨ من الاعوام التاريخية فى حياة السكك الحديدية التركية ، ففى ذلك العام تم الانتهاء من تشيــد الخط الحديدى الذى يربط أوربا باسطنبول ودخل العاصمة العثمانية فى ذلك العام أول قطار قادم من فينا وبات السلطان عبدالحميد مشــتاقاً أكثر من اى وقت مضى لتطوير شبكة الخطوط الحديدية فى منطقة الاناضــول وربط ســوريا ووادى الرافدين ببقية اجزاء الامبراطورية على ان ضعف الحالة الماليــة للخزينة العثمانية كانت تدفعه دائما نحو السعى للحصــول على رؤوس الأموال الاجنبية لتنفيذ مشاريعه فحاول عام ١٨٨٥ بواسطة الفون بروسل

---

(1) LANGER. P. 632. SITIKI P: A-18: ....

للحصول على اهتمام رؤوس الاموال الالمانية بتلك المشاريع غير انه فشل في مسعاه فتقرب الى الشركة البريطانية التى كانت تقوم بادارة واستغلال خط حيدر باشا ـ ازميت مقترحا على الشـركة مد الخط الى انقرا ثم الى بغداد عقب ذلك •

ولسبب غير واضح حتى اليوم لم يستطع السلطان عبدالحميد الحصول على نتيجة ذات بال من جراء تلك المساعي وتم الاتفاق فقط عام على١٨٨٨ على تطوير خطى سكة حديد سمرنة ـ ادنة وسمرنة ـ القصبة الى مسافات أبعـــد •

ولعل السر فى عدم اظهار الانكليز اهتماما كافيا بمشروع ســكة حديدية من اسطنبول الى بغــداد يعود من ناحية الى طبيعــة علاقاتهم السياسية مع تركيا آنذاك من جهة ولعدم ثقة رؤوس الأموال البريطانية بامكانية الحصول على فوائد وارباح مادية كافية من جراء استغلال مثــل ذلك الخط من الجهة الاخرى وكل ما اظهرته المصالح البريطانية من اهتمام كان بشكل الاعلان عن استعدادها للاســتمرار فى مد الخط بصــورة تدريجية كلما تحسنت الظروف واستدعت الاحوال ذلك(١) •

وازاء تخوف السلطان من ازدياد النفوذ الفرنسي فى بلاده فى حالة اعطاء امتياز السكة الى المصالح الفرنسية ومماطلة المصالح البريطانيــة فى تمويل المشروع ـ وعدم تقدم رؤوس الاموال الروسية بصــورة جدية للحصول على امتياز السكة بالنظر لعدم وجود فائض مادى لدى روســيا يمكنها استغلاله فى مشاريع مالية كبرى خارج بلادها ـ اتجــه السلطان

---

(1) TURKEY, NO 4, REPORT BY MAJOR LAW ON RAILWAYS IN ASIATIC TURKEY. LONDON 1896. LANGER. PP. 632-633. HAJO HALBORN: DEUTSCHLAND UND DIE TURKEI 187-1890. S. 83ff. BERLIN 1926.

عبدالحميد بصورة كلية نحو المانيا ، تلك الدولة الصناعية النامية والمتزايدة النفوذ والقوة فى تلك الحقبة والتى كان السلطان عبدالحميد يكن لهـا الاحترام والتقدير ويعتبرها الدولة الاوربية الوحيـدة التى لم تكن تظهر بصورة علنية الى اطماع توسعية فى الامبراطورية العثمانية . وكان توجه السلطان عبدالحميد نحو ألمانيا ينحصر بالدرجة الاولى نحو استثارة اهتمام الاوساط والبيوتات الماليـة الالمانية بسـكة حديد بغداد ومسـاندته فى مدهـا[1] .

ألمانيا وسكة حديد بغداد

يعتبـر الضـابط الالمـانى هيلموث فـون مولتكـه HELMUTH VON MOLTKE من اوائل الرواد الالمان فى الدولة العثمانية فقد عهد اليه فى نهاية الثلث الاول من القرن التاسع عشر بمهمة القيام بتدريب الجيش العثمانى وتعلم اثناء اقامته فى تركيا اللغة التركيـة وحينما عاد الى المانيا كتب عدة مقالات ومؤلفـات اشار فيهـا الى الدولة العثمانية وشرح احوالها ولمح الى اهميتها كحقل للنشاط الالمانى[2] .

---

(1) MENDELSOHN,A, DIE GROSSE POLITIK DER EUROPAISCHEN KABINETTE, 1871-1914 BAND 14. S 3958-3963. 3975, BERLIN 1922-1927.
H. BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD BAHN, S. 2.

(٢) جمعت كتابات ورسائل ومؤلفـات فى كتـاب لا غنى عن مراجعته لكل مهتم بشؤون التوسع الالمانى فى الدولة العثمانية فى كتاب طبع فى برلين عام ١٨٩٢ طبعة أصلية وله ترجمة باللغة الانكليزية :ـ
HELMUTH VON MOLTKE, ESSAYS, SPEECHES AND MEMORIES, 3 VOLUMES, NEW YORK 1893.
وقدترجم كل من C. F. MCCLUMPHA القسم الاول وبارتر C. BARTER القسم الثانى وهيرمر HERMS القسم الثالث .

ولاقت تلك المقالات والمؤلفات صداها فى المانيا وازداد نشاط الرواد والكتاب الالمان اهتماما بالدولة العثمانية وبأمكانيات التوسع فيها خصوصاً على يد بعض الكتاب كأمثال زاخاو SACHAU وسبرنجر SPRENGER وديهن PAUL DEHN (1)

وقد شجع على هذا الاتجاه الجديد نهضة الاقتصاد الالمانى أثر توحيد الدويلات الالمانية وظهور الحاجة الى ايجاد اسواق تجارية جديدة لتصريف منتجات المصانع الالمانية الاخذة بالازدياد والنمو المضطرد .

ولكن لا يجب على الباحث التوسع فى تفسير هذا الاتجاه ، فأن المستشار الالمانى الداهية بسمارك BISMARCK بقي حتى قرب نهاية عهده لا يحبذ مبدأ التغلغل الالمانى فى الدولة الثعمانية خوفا من اثارة بريطانيا ، غير أنه وافق على اى حال على أرسال بعثة عسكرية المانية الى تركيا عام ١٨٨٢ لغرض المساعدة على تدريب الجيش الالاني وهى البعثة التى ترأسها الجنرال كولتز VON GOLTZ والتى عرفت بأسم بعثة الفون كولتز فيما بعد .

غير ان سياسة التحفظ الالمانية حيال الامبراطورية العثمانية ما لبثت ان تغيرت بشكل جذرى عقب استلام القيصر وليم الثانى الحكم عام ١٨٨٨ واعقب استلام الامبراطور الجديد للحكم الاطاحة ببسمارك وسار القيصر الجديد منذ ايامه الاولى فى سياسة ترمي الى ـ تحت تأثير حاجة

---

(1) E. SACHAU, REISE IN SYRIEN UND MESOPOTAMIEN, LEIPZIG 1883; SPRINGER, BABYLONIEN, DAS REICHSTE LAND IN DER VORZEIT UND DAS LOHNENDSTE KOLONISATIONSFELD FUR DIE GEGEN WART, HEIDELBERG 1886, PAUL DEHN, DEUTSCHLAND UND DER ORIENT IN IHREN WIRTSCHAFTSPOLITSCHEN BEZIEHUNGEN, MUNCHEN 1884.

الاقتصاد الالمانى المتنامي الاهمية - ايجاد اسواق جديدة فى الشــرق ودخول المانيا معترك التنافس التجارى والسياسى مع الدول الرأسماليــة الكبرى • وقد كان القيصر وليم يحبذ شخصيا فكرة التوسع الالمانى في الدولة العثمانيــة وكان يرى فى ذلك الامر تقوية للمراكز الالمانية فى آسيا كلها[1] •

قام السلطان عبدالحميد كما سبقت الاشارة اليه منذ بداية الثمانينات القرن الماضى بتوسيط الفون بروسل واحد رجال المال الالمان وهو الهر فون كـــاولا ALFRED VON KAULA - الذى كان موجوداً في اسطنبول للقيام بعقد عدد من الصفقات المتعلقة ببيع الســلاح الحربى - بالاتصال مع المصالح المالية الالمانية لغرض الحصـــول على مساندتهــا وتمويلها لاعمال اتمام مد سكة حديد بغداد ، فقام رجل الاعمال الالمانى الهر كاولا بالاتصال بمدير البنك الالمانى DIE DEUTSCHE BANK وهـــو الهـــر فـــون ســـيمنز GEORG VON SIEMENS عارضاً عليه أمر مساهمة رؤوس الاموال الالمانية فى تمويل تنفيذ امثـال هذه المشاريع •

وقـــد رفض الفون سيمنز آنذاك عروض الســلطان محتجا بأن الموضوع خارج عن نطاق المشاريع التى يهتم بهــا البنك الالمانى كمــا ورفضت تلك العروض عدد من المصالح المالية الالمانية الاخرى كذلك[2]

---

(1) H. HALBORN, DEUTSCHLAND UND DIE TURKEI, S. 83. J. C. HUREWITZ, DIPLOMACY IN THE NEAR AND THE MIDDLE EAST, VOLUME 1, P. 252, VAN NOSTRAND AND COMPANY INC. NEWYORK 1956.

(٢) سالت المصالح المالية الالمانية التى يترأسها سيمنس الحكومة الالمانية فى ١٥ آب ١٨٨٨ عما اذا كانت حكومة المانيا مستعدة لتاييــد ومساندة النشاط المالى الالمانى فى تركيا • وجاء رد المستشار بســمارك

وقد طابق موقف المصالح الالمانيـــة السلبى هذا اتجاه السياســة الشرقية التى كانت تنتهجها المانيا آنذاك ، غير ان مجىء القيصر وليــم الثانى أدى الى تغير تلك السياسة كما رأينا وادى ذلك الامر بالتالى اثارة اهتمام البيوتات والمؤسسات المالية الالمانية بقضايا توظيف رؤوس اموالها فى الدولة العثمانية وزاد عدد المطالبين فى داخل المانيا بالاهتمام والسـعي لتوظيف الاموال الالمانية فى الامبراطورية العثمانية الامر الذى أدى الى قيام البنك الالمانى ومدير الفون سـيمنز الى اعادة النظر فى سياستهم السلبية السابقة اتجاه الدولة العثمانية والســعي نحو مماشاة الاتجاه الجديد ٠

وفى ٢٧ أيلول و٢٤ تشرين الاول عام ١٨٨٨ صدرت على التوالى

على المذكرة المذكورة فى ٢ أيلول من نفس العام وكان الرد صريحا للغاية حول تلك النقطة فقد أوضح بأن الحكومة الالمانية لا يمكنها ان تضمن المشاريع والمقاولات الالمانية فى دول اجنبية ٠ وقد كان بمقدور البنـك الالماني ورئيسه فى الواقع تجنب مثل هذا الرد لو انهما اطلعا على فحوى الهامش الذى كتبه بسمارك بخط يده على تقرير تلقاه من السفير الالمانى فى القسطنطينيـــة ٠ ففى ٣٠ تموز ١٨٨٨ كتب جوزيف فون رودفيتز VON RODWITZ سفير المانيا فى القسطنطينيـــة تقريراً الى بسمارك حول موضوع المشاكل التى تتعرض لهـــا بريطانيا وفرنسا بخصوص مصالحهما فى آسيا الصغرى والنزاع بين هاتين الكتلتين حول تلك المصالح ٠ وجاء فى هامش بسمارك ما يلى بالحرف الواحد :ـ

IN DEN SACHEN WIRD UNSERE AUFGABE SEIN, DIE RIVALITAT ZWISCHEN ENGLAND UND FRANKRE ICH IHREN WEG GEHEN ZU LASSEN, GERADE WIE IN AGYPTEN.

اى ما معناه « ان واجبنا فى مثل هذه الامور ان ندع التنافس بين انكلترا وفرنسا يسير فى سبيله تماما كما حصل فى مصر » ٠

وهكذا يظهر ان نية بسمارك لم تنصرف آنذاك الى التدخل فى قضية سكة حديد بغداد باى صورة من الصور ٠ راجع :

HELFFERICH G. VON SIEMENS. S. 27ff:

ارادتان من الباب العالى لاعطاء رجل الاعمال الالمانى الفريد كاولا امتيازان اولهما يخص اعطاءه الحق فى استغلال سكة حديد حيدر باشا ـ أزميت والثانى يتعلق بأمر اعطاءه امتياز مدته تسعة وتسعين عاما لتنفيذ واستغلال سكة حديد ازميت ـ انقرة البالغ طولها ٤٨٥ كيلو متراً والتى تم الاتفاق بين الطرفين على مدها ، كمـــا واعطت الحكومة العثمـــانية فى نفس الوقت ضماناً كيلو مترياً مقداره عشرة فرنكات وثلاثون سنتيمـا للكيلو متر الواحد من القسم الممتد من حيـــدر باشا الى أزميت ، أما بالنسبة للقسم الثانى الذى تم الاتفاق على مده من أزميت الى انقرة فقد ضمنتـــه الحكومة التركية بمبلغ خمسة عشرة فرنكا للكيلو متر الواحد .

ودفعت المصالح الالمانية مبلغ ستة ملايين باون كثمن للامتياز المعطى لها لمد سكة حديد أزميت ـ انقرة .

كانت الضمانات التى جاءت فى الامتيازين فى صالح الالمان بصورة تامة فقد تعهدت الحكومة التركية بسد النقص فى المبالغ المتفق عليها مهما كانت الفوائد الحقيقية التى ستحصل عليها الشركة من جراء اســـتغلال الخط(1) .

والواقع ان الفون كاولا الذى حصل على الامتيازين بصورة شخصية ولصالحه كان فى الواقع يعمل لحساب البنك الالمانى فى برلين وبنـــك فيرتينبرغ المتحـــد ..... WURTTENBERG VEREINS BANK فى شتوتكارت .

وقد أوجدت هاتان المؤسستان الماليتان الالمانيتان عقب تأريخ الحصول على الامتيازين ببضعة اشهر شركة خاصة فى ٢٣ آذار ١٨٨٩ اطلق عليها أسم الشركة العثمانية لسكك حديد الاناضول . LA SOCIETE OTTOMAN DES CHEMINS DES FERS D'ANATOLIE

---

(1) CHERAD AME, LAQUESTION D'ORIENT ET LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD P. 21

وقد قامت الشركة من جانبها بالسعي فى المانيا لايجاد المبالغ الضرورية للقيام بمد السكة التى قدرت تكاليفها بما يعادل ١٤٠ مليون فرنك فرنسى آنذاك .

والى جانب الشركة العثمانية لسكك حديد الاناضول تأسس لغرض تنفيذ الامتياز كذلك بنك خاص سمي بنـــك سكك حديد الشـــرق
BANQUE DES CHEMINS DES FER D'ORIENT

وسارعت المصالح الالمانية فور الحصول على الامتياز على العمل من أجل تحقيق المشروع وتم الانتهاء من مد ســكة حديد ازميت ـ انقرة عقب ثلاث سنوات من اعطاء الامتياز(١) .

دخلت مشاريع سكة حديد بغـــداد عقب نزول الالمان الى ميدان العمل فى دور التحقيق الجدى ، فقد اعقب امتياز عام ١٨٨٨ لمد سكة حديد ازميت ـ انقرة امتيازات أخرى لتطويل الخط المذكور من ضمنها امتياز عام ١٨٩٣ و١٩٠٢ و١٩٠٣ وبازدياد النفوذ الاقتصادى الالمانى فى الدولة العثمانية زاد النفوذ السياسى الالمانى فيها الامر الذى أخذ يهدد وبشكل واسع المصالح البريطانية فقامت السياسة البريطانية ضد مشروع السكة وزيادة النفوذ الالمانى فى الدولة العثمانية بل وأصبحت معارضة بريطانيا لمشروع سكة حديد بغداد وفى نهاية القرن التاسع عشر والسنوات الاولى للقرن العشرين من الزوايا الرئيسية التى ترتكز عليها السياســة العثمانية للحكومة البريطانية(٢) .

---

(1) B. SITIK. S. 19; CHERADAME: P: 21; LANGER: P. 634. GOOCH. BRITISH DOCUMENTS ON THE ORIGIN OF THE WHE WAR. VOL. 2 LONDON 1928, BUTTERFIELD. P. 11.

(٢) يعتبر الجزء الرابع من مؤلف يونك من الحجج الرئيسية

ولم تكن بريطانيا هى الكتلة الاوربية الوحيـــدة التى عارضت أو ابدت قلقها وتخوفها ازاء زيادة النفوذ الالمانى فى تركيا فقـد ابدت كل من فرنسا وروسيا كذلك قلقـــا وتخوفا ــ فى بادى الامر على الاقل ــ من جراء التوسع الالمانى فى الامبراطورية العثمانية •

لمراجعة الاتفاقات والامتيازات المتعاقبة التى اعطتها الحكومة العثمانية لمد سكة حديد بغداد • راجع :
سبق ذكره .YOUNG, CORPS DE DROIT OTTOMAN, VOL. 4

الفصل الثاني

المانيا وامتياز سكة حديد بغداد

تم فى ٢ حزيران ١٨٩٠ ايصال جزء من القسم الممتد من أزميت الى انقرة من سكة حديد الاناضول بالقسم الممتد من أزميت الى ادابازار ADABASAR واقيمت بالمناسبة حفلة حضرها علاوة عن الفون كـــاولا KAULA الدكتور جورج فون ســيمنز مدير البنك الالماني والهر اوتوفون كوهلمان OTTO VON KUHLMANN المدير العام لشركة سكة حديد الاناضول وحضرهـا من الجانب التركي رئيف باشا مدير الاشغال العامة والقى الاخير كلمة بالمناسبة اظهر فيهـا مدى حماس الحكومة التركية اتجاه الســكك الحديدية وقال فيها « ان رغبة الباب العالى المخلصة هى ان يتم الاستمرار فى السير بهذا العمـــل العظيم حتى بغداد »[1] .

يعتبر أمر الانتهاء من مد هذا القسم حدث له اهميته ، فقد امنت ألمانيا لنفسها عقب انتهاءها من مد السكة المذكورة مهمة انجاز عمليات مد السكك الحديدية فى الدولة العثمانية بعد ان استبعدت كل من فرنســا وبريطانيا وبشكل واضح من ميدان تشييد السكك الحـديدية فى الدولة العثمانية ، فقد ضيعت كل من هاتين الدولتين على نفسهـــا الفرص التي سنحت لها من قبل لاجل الاخذ على عاتقها مهمة انجاز سكة حديد بغداد الامر الذى ترك الباب مفتوحا على مصراعيه أمام الالمان .

ولم يقف السلطان عبدالحميد عند حد الحصول على التأييد الفعلى من الحكومة الالمانية لمشروع سكة حديد بغداد ، بل قام بتوسيط سفيره

---

(1) DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. PP. 441-42: سبق ذكره

فى برلين للحصول على التأييد الرسمى من القيصر وليم الثانى لمشروع السكة وارسل الى السفير العثمانى فى برلين برقية بهذا الشأن بتاريخ ٧ تشرين الاول ١٨٩١ ·

وجاء رد الامبراطور على الدعوة التركية السالفة الذكر ايجابياً واعلن عن تأييده الرسمى للمشروع ووضعت الحكومة الالمانية بالنتيجة نفسها وجهاً لوجه أمام بريطانيا فى صراع طويل استمر منذ ذلك الحين وحتى فجر الحرب العالمية الاولى تقريبا[١] ·

وقد يطرح فى هذه المناسبة السؤال التالى : مالذى كان سيحصل لو ان القيصر الالمانى رفض اعطاء مثل هذا التأييد ؟

ان من الصعب الاجابة على مثل هذا السؤال غير ان من المؤكد بان المانيا كانت فى مثل هذه الحالة قادرة على القيام بالكثير من اشكال المناورات السياسية للتخلص من صراع مباشر مع بريطانيا غير ان اعطاء مثل هذا

---

(١) ان التطور الذى حصل فى السياسة الالمانية عقب مجىء القيصر وليم الثانى الى الحكم ودخول المانيا الى معترك السياسة الاستعمارية الدولية كان الى حد كبير نتيجة للتصنيع الهائل الذى حصل فى ألمانيا واشتداد الحاجة الى ايجاد اسواق جديدة خارج ألمانيا · ففى أول مؤتمر المانى للوكلاء التجاريون خطب كابريفى المستشار الالمانى فى الحاضر مطالبا بتصدير المنتجات الى خارج ألمانيا واعتبر ذلك الامر فى غاية الاهمية بالنسبة لالمانيا وقال ما نصه :

WIR MUSSEN EXPORTIEREN ENTWEDER WIR EXPORTIEREN WAREN ODER WIR EXPORTIEREN MENSCHEN. MIT DIESER STEIGENDEN BEVOLKERUNG OHNE INDUSTRIE SIND WIR NICHT IN DER LAGE WEITER ZU LEBEN".

راجع :ـ

..... PETER RASSOW, DEUTSCHE GESCHICHTE. S. 575, B. METZ LERSCHE VERLAGS BUCH HANDLUNG, STUTTGART 1962; G. KREBS. S. 23. ....

التأييد وضع الامبراطورية الالمانية ورجالاتها السياسيين أمام الامر الواقع وأصبح لزاماً عليهم السير فى تأييد المشروع حتى النهاية •

أعلن السلطان عبدالحميد بعد ان حصل على التأييد الرسمى للقيصر الالمانى فى ٢٤ تشرين الاول ١٨٩١ بأن من أهم واجبات الحكومة هو أمر تشييد السكة وانه ليس هناك اى وقت يمكن اضاعته خصوصا بعد ان تم الانتهاء من مد القسم الممتد من ازميت الى انقرة وأعلن السلطان عن رغبته فى ان يبقى المشروع فى ايدى المانية صرفة لعدم وجود ما يدعوه الى انتظار نتائج سياسية سيئة فى مثل هذه الحالة(١) •

اثار موقف السلطان الخاص بالاتجاه نحو المانيا كل من بريطانيا وفرنسا اللتان راحتا تسعيان الى اتخاذ شتى السبل لايقاف هذا الاتجاه العثمانى ، وقد حاولت جدياً فى هذه المرحلة بعض المصالح الفرنسية الحصول على امتياز القيام المشروع •

وتظهر فى هذه المرحلة الى الميدان شخصية الكابتن بيرجيه CAPITAIN BERGER الملحق العسكرى الفرنسى فى السفارة الفرنسية فى القسطنطينية حيث قام الملحق المذكور بنشاط واسع لاجل حصول مجموعة من المصالح الفرنسية التى يترأسها الكونت فيتالى COUNT GEORGES VITALI وهو أحد كبار الصناعين الفرنسيين على امتياز مد السكة •

قام الكابتن بيرجيه لاجل التوصل الى تحقيق اهدافه بأعداد مشروع

---

(١) من الواضح تقريبا ان السلطان كان يلمح هنا الى ان الدول الاوربية الاخرى كانت ترمي من جراء قيامها بالمشاريع المالية الاقتصادية فى الدولة العثمانية الى تحقيق عدد من الاطماع السياسية التى تكمن خلف هذه المشاريع • راجع :

BUTTERFIELD. P. 12; DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. PP 443. 446-447.

لسكة حديدية وطلب من الكونت فيتالى التقدم بالمشروع الى الباب العالى لطلب الحصول على امتياز لتحقيقه • وقد كان بيرجيه شديد الامل فى الحصول على الامتياز المذكور لما كان له من نفوذ وتأثير شخصي عند السلطان عبدالحميد ، كما وقام السفير الفرنسي فى القسطنطينية من جانبه بالسعي للحصول على ذلك الامتياز لمواطنه الكونت فيتالى(١) •

غير ان فيتالى الذى كانت له علاقات مالية مع شركة الاناضول للسكك الحديدية لم يكن متحمساً للمشروع كما وانه خشي الدخول الى المعركة بثروته الشخصية ولم تثار ضجة حول المشروع بعد ان سحب الطلب للحصول على الامتياز •

ان الباحث يجد فى الواقع بان ثلاث مجموعات من المصالح المالية تقدم عقب ذلك التاريخ للحصول على امتيازات للسكك الحديدية فى الدولة العثمانية الاولى منها المانية على رأسها الفون كاولا وكانت هذه المجموعة تقوم بالتفاوض مباشرة مع السلطان • أما المجموعة الثانية فهى فرنسية وعلى رأسها المسيو بلجيان BELGIAN والتى كانت تسعى للحصول على امتياز لمدة سكة حديدية من اسكشهر حتى قونية ، وكانت المجموعة الثالثة بريطانية على رأسها أحد كبار رجال صناعة السكك الحديدية فى بريطانيا وهو المسيو ستانفورد STANFORD وكانت خطة هذه المجموعة تقوم على أساس تشييد خط للسكة الحديدية من مناجم الفحم على البحر الاسود الى انقرة على ان تدرس كذلك امكانية تمديد الخط المذكور نحو الخليج العربى(٢) •

على ان المجموعتين الفرنسية والبريطانية لم تستطيعا التقدم شوطا بعيداً فى تحقيق مشاريعهما لعدم ثقة السلطان عبدالحميد بنوايا بلديهما اتجاه الدولة العثمانية ولرغبته فى اعطاء الامتياز الى الشركات الالمانية •

---

(1) DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. P. 444.

(٢) المصدر السابق صفحة ٤٤٧ وما بعدها ، نفس الجزء •

أدت محاولات السفير البريطاني في القسطنطينية ، تلك المحاولات المتعددة الاشكال والصور والرامية كلها الى استبعاد المانيا من الميدان في نهاية عام ١٨٩٢ وبداية عام ١٨٩٣ ، ادت تلك المحاولات الى اثارة ازمة لها اهميتها بين المانيا وبريطانيا ، ففي نهاية كانون الاول ١٨٩٢ ابلغ السفير البريطاني في القسطنطينية وهو السير كلارفورد SIR CLARFORD السلطان عبدالحميد بأن من المستحسن ان يمتنع السلطان عن اتخاذ قرار نهائي بشأن السكة الى ان يستشف رأى الحكومة البريطانية بذلك الصدد، وهدد بأن اعطاء الامتياز مباشرة سيثير ضجة الرأى العام البريطاني في لندن ضد تركيا[1] .

وصلت اخبار تصرفات السفير البريطاني في القسطنطينية الى الدوائر الالمانية في برلين في ٦ كانون الثاني ١٨٩٣ وأحدثت على الفور ضجة عنيفة لدى الاوساط الحكومية الالمانية وقام البارون مرشال BARON MARSCHALL VON BIEBERSTEIN وزير الخارجية الالمانية باستدعاء السير ادورد ماليه SIR EDWARD MALET سفير بريطانيا في برلين واحتج لديه بأن السير كلارفورد سفير بريطانيا في القسطنطينية قد حول قضية مالية صغيرة الى قضية سياسية هامة كما وبين مارشال للسفير البريطاني بأن الاحتجاج البريطاني الذى قدمه السير كلارفورد للسلطان عبدالحميد في القسطنطينية لم يكن مخلاً بالاداب فحسب بل انه عمل يخلو من الصداقة اتجاه المانيا . وذكر مارشال السفير

---

(1) J. ALDEN NICHOLAS. GERMANY AFTER BISMARCK, THE CAPRIVI AREA 1890-1914. HARVARD UNIVERSITY PRESS, CAMBRIDGE, MASSACHUSSETTS 1958; BUTTERFIELD. P. 13. DIE GROSSE POLITIK, VOL 14. PP. 451-52; F. H. HINSLEY. THE NEW CAMBRIDGE HISTORY, VOL. 2 P. 591. CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS 1962.

البريطاني بان ألمانيا بقيت تحترم حتى ذلك الوقت المصالح البريطانية في الشرق الاوسط ولكن اذا ما ارادت بريطانيا تهديد المصالح الالمانية في المنطقة فأن المانيا ستقوم بالنظر مجدداً في كامل سياستها اتجاه بريطانيا ، بل وطالما ان السلطان عبدالحميد قد اثار الاهتمام الشخصي لقيصر ألمانيا في هذا المشروع فأن المطالبة بالغاء الامتياز يعتبر اهانة شخصية للقيصر نفسه .

وقام مارشال بارسال مثل هذا الاحتجاج الشديد اللهجة الى الكونت هاتزفلدت COUNT HAZFELDT السفير الالماني في بريطانيا وطلب منه ايصاله الى اللورد روزبرى LORD ROSEBERY وزير الخارجية البريطانية ، كما وقام في نفس الوقت وبدون انتظار رد وزير الخارجية البريطانية على الاحتجاج الالماني بارسال برقية الى القنصل الالماني في القاهرة يطالبه فيها ان يعلن عن الغاء موافقة المانيا اتجاه طلب بريطانيا من ألمانيا الموافقة على تطوير الجيش المصرى وزيادة عدد افراده، بل وبلغ به الامر الى التهديد بالغاء كل التأييد الالماني للسياسة البريطانية في مصر(١) .

والواقع ان التهديد الالماني لم يكن بلا مغزى ، فان الموافقة الالمانية على زيادة عدد افراد الجيش المصرى كانت لها اهميتها في بريطانيا طالما ان فرنسا رفضت اعطاء مثل تلك الموافقة وارسل اللورد كرومر LORD CROMER عقب التهديد الالماني مباشرة برقية من القاهرة الى اللورد روزبرى يؤكد فيها على اهمية التعاون البريطاني ـ الالماني في ذلك المجال .

اعطت الاحتجاجات والتهديدات التي اثارتها المانيا بشأن موقف السفير البريطاني السلبي في القسطنطينية ثمارها بالنسبة لالمانيا ، فقام اللورد روزبرى في ٩ كانون الثاني بارسال برقية الى حكومة برلين يعلن فيها

(1) W. LANGER. THE DIPLOMACY OF IMPERIALISM. P. 635.

بأن بريطانيا ليست لديها اى نية بتهديد المصالح الالمانيـــة فى تركيا وبأن الخط الحديدى من أزميت الى قونية قد اعطى امتيازه الى ألمانيا فى الوقت المناسب ، وجاء فى البرقية ما نصه :ـ

"HER MAJESTY'S GOVERNMENT HAD NO DESIRE TO TAKE ANY STEP INAMICAL TO GERMAN INFLUENCE OR INTEREST IN CONSTANTINOPLE".

كما وانه ارسل فى ٢٢ شباط ١٨٩٣ برقية الى السير كلارفورد فى القسطنطينية يطالبه فيها ان يفعل ما فى وسعه لايقاف ضغط بعض المصالح المالية البريطانية التى كانت ترغب فى عدم حصول الفون كاولا على الامتياز الذى كان يريد(١) .

يعتبر التهديد الذى تقدم به مارشال وزير الخارجية الالمانى امراً له أهمية فى قضية سكة حديد بغداد ، فان تهديده القوي اظهر لبريطانيـــا مقدار القوة الحقيقية لالمانيا ، بل ان تصرف مارشال الانفرادى بالابراق الى القنصل الالمانى فى القاهرة مطالباً اياه بالغاء الموافقة الالمانية على تسليح الجيش المصرى وتطويره بدون انتظـار جواب الحكومـة البريطانيـة على برقيته الاحتجاجية أدى الى تغيير وجهة النظر البريطانية فى تحديد مقدار الصداقة الفعلية التى تكنها ألمانيا بالنسبة لبريطانيا وقد ترك ذلك التصرف أثره الشخصي فى نفسية اللورد روزبرى وزير الخارجيـــة البريطانى واعتبر ذلك التصرف من قبل بعض افراد الحكومة البريطانيـــة ودوائر وزارة خارجيتها كتصرف يمس الكرامة الوطنية البريطانية .

ولم يكن هذا الامر فقط هو المغزى الوحيد لتهديد مارشال ، فأن التهديد بحد ذاته كان تحدياً صريحاً لموقف الحكومة الالمانيا وسياستهـا

---

(1) CARNOCH, ARTHUR NICOLSON, P. 96. NEW ...... YORK-HOUGHTON, MILLFLIN CO., NEW YORK .... 1930.

في تركيا ، فللمرة الاولى تقوم حكومة برلين تحت تأثير المصالح الالمانيا في الشرق بالدفاع عن تلك المصالح بصورة سياسية ايجابية[1] .

وهكذا نجد بأن قوة الاقتصاد القومي الالماني أخذت تتخطى الحدود الوضعية لمفاهيم بسمارك السياسية الخاصة بعدم الاحتكاك مع بريطانيا في الشـــرق[2] .

على ان المعارضة البريطانية لم تكن المعارضـــة الوحيدة للمشاريع الالمانية في تلك الفترة فقد أخبر رجب بك ـ احـــد كبار رجالات الباب العالي ـ الهر رادولان RADOLIN السفير الالماني في القسطنطينيـة

---

(1) E. T. S. DUGDALE. GERMAN DIPLOMATIC DOCUMENTS. 187-1914, VOL. 4. PP. 180-183, 279-280. LONDON 1928-TRANSLATION OF DIE GROSSE POLITIK; J. B. WOLF. THE DIPLOMATIC HISTORY OF THE BAGHDAD RAILROAD. PP. 12-18. UNIVERSITY OF MISSOURI STUDIES X1. 1936.

(٢) يفسر هذا الموقف المتصلب الذي اتخذته الحكومة الالمانية في برلين على أساس انه نتيجة من نتائج زيادة رصيدها وقوتها الدوليـــة نظراً للظروف المناسبة آنذاك ، فقد أدى تغير الحكومة البريطانية عـام ١٨٩٠ والاطاحة بحكومة اللورد سالسبوري ، الى جعل المانيا تحتل محل الصدارة في العلاقات الاوربية ، ذلك لان فضائح قناة بناما في فرنســا اظهرت أمام قيصر المانيا مدى ضعف وفساد الجمهورية الفرنسية ، ومن الناحية الثانية فأن التقارب الالماني ـ الروســي آنذاك ادى الى جعــل بريطانيا في موقف انعزالي تام في وقت أخذت فيه بريطانيا تدخل اكثر فاكثر مع روسيا وفرنسا في خلافات تخص مشاكل كل ما وراء البحار . وهكذا فان حكومة المستشار كابريفي في برلين كانت آنذاك في احسن واقوى مركز لكي تقف في مركز ثقل الميزان بين روســـيا وانكلترا . راجع :ـ
J. ALDEN NICHOLAS. GERMANY AFTER BISMARK. P. 233.

بأن السير فنسنت SIR E. VINCENT مدير البنك العثماني أخبره ان الاخير (فنسنت) سوف يفعل كل ما فى استطاعته لمناهضة المشروع الالمانى وعلاوة عن ذلك فقد اخبر رجب باشا نفس السفير الالمانى بأن الانكليز قد طلبوا بالحاح من الحكومة العثمانية اعطاءهم امتياز لمد سكة حديدية نحو قونية مع الحق فى تمديدها الى الخليج العربى فيما بعد وان الانكليز هددوا بالقيام بمناورات بحرية أمام الشواطىء التركية للحصول على مبتغاهم(1) .

ازداد النفوذ الالمانى فى الدولة العثمانية زيادة كبرى بعد تعيين الفون مارشال وزير الخارجية الالمانية السابق كسفير لبرلين فى القسطنطينية ، وكان مارشال من المعارضين لفكرة اشراك رؤوس اموال أجنبية جنباً الى جنب مع ؤوس الاموال الالمانية فى بناء سكة حديد بغداد ويتضح هذا الامر من تصريح له فى نيسان ١٨٩٨ قال فيه « ان من غير المرغوب فيه اشراك رؤوس الاموال الاجنبية فى المشروع نظراً لان ذلك يفقد ثقة السلطان لاعتقاده بأن ذلك سيزيد من نفوذ اعداءه فى بلاده » . ودافع مارشال فى نفس الوقت عن ثلاث نقاط اساسية :ـ

١ ـ البدء حالا بالاعمال التمهيدية لتمديد السكة من انقرة الى القيصرية .

٢ ـ ان تقوم شركة سكة حديد الاناضول ببناء السكة لوحدها فقط بدون اشراك رؤوس اموال أجنبية .

٣ ـ ان تقوم شركة سكة حديد الاناضول عقب انجاز السكة بانشاء شركة ملاحة نهرية تقوم بارتياد نهرى دجلة والفرات ، واشار مارشال

---

(1) J. WOLF. THE DIPLOMATIC HISTORY OF THE BAGHDAD RAILWAY. P. 12-18. DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. PP. 455-66:

فى نفس الوقت الى ان ذلك الامر سوف يلاقي ترحيباً وتأييداً من السلطان(١) .

غير ان مارشال لم يشر فى اقواله السالفة الذكر الى كيفية انهاء نشاط شركة لنج البريطانية للملاحة النهرية فى وادى الرافدين ، تلك الشركة التى كانت قد حصلت ـ كما سبقت الاشارة اليه ـ على امتياز من الباب العالى لاجل مزاولة أعمال النقل النهرى فى نهري دجلة والفرات .

صدرت فى ٢٩ كانون الثانى ١٨٩٩ ارادة من السلطان عبدالحميد تقضي باعطاء شركة سكة حديد الاناضول امتياز لبناء ميناء حيدر باشا ، وقد أكدت ارادة ثانية صدرت فى ٢٣ آذار من نفس العام على محتويات الارادة الاولى واشارت تلك الارادة الى ان الهر زاندلر ZANDLER رئيس شركة سكة حديد الاناضول قد وقع الامتياز من جانب الشركة وان وزير الاشغال العثمانى قد وقعه من الجانب الآخر .

ونص الامتياز على واجب الشركة فى انشاء الميناء وبقية الملحقات الضرورية فيه ونص على حق الحكومة فى شراء حق استغلال الميناء من الشركة ، ولكن الشرط الاخير وضع تحت تحفظ جاء فى احدى فقرات الامتياز ورد فيه ان حق الحكومة فى الشراء لا يمكن تنفيذه ألا اذا اشترت الحكومة شركة سكة حديد الاناضول بكاملها(٢) .

ولعدم وجود أى امكانية مادية حقيقية لدى الحكومة العثمانية تؤهلها امكانية شراء سكة حديد الاناضول ، فأن التحفظ المذكور جاء في الواقع فى صالح ألمانيا خصوصاً وان أعمال ومصالح الشركة كانت فى توسع وانتشار مضطرد .

قدم الاعلان عن اعطاء الامتياز الاخير فرصة للمسيو كونستانس

---

(1) DIE G. P. PP. 473-474. VOL 14,

(٢) المصدر السابق . الجزء الرابع عشر . ص ٤٧٧ ـ ٤٧٨ .

G. CONSTANS السفير الفرنسى فى القسطنطينية لكى يظهر من جديد مقدار رغبة فرنسا الاكيدة آنذاك فى ابعاد النفوذ الالمانى من تركيا من جهة ومقدار عدم مبالاتهـــا برغبات وحرية الحكومة العثمانية فى التصرف بممتلكاتها واراضيها ، فقد ارسل السفير المذكور عقب الاعلان عن اعطاء الامتياز مباشـــرة مذكرة الى الحكومة العثمانية ذكر فيها ان الحكومة الفرنسية تعتبر الحكومة العثمانية مسؤولة عن أى ضرر يصيب الشركة الفرنسية التى كانت تقوم بمزاولة نشاطها فى ميناء حيدر باشا آنذاك من جراء اعطاء الامتياز الى الالمان(١) .

وتعتبر هذه المذكرة كنموذج لصور التدخل الاجنبى الســافر فى شؤون الدولة العثمانية وكخير دليل على مقدار عدم احترام الدول الكبرى لسيادة الدولة العثمانية . غير ان تلك المذكرة لم تعط أى نتيجة تذكر ولم تزحزح الحكومة العثمانية عن موقفها السابق الخاص باعطاء الالمـان امتياز ميناء حيدر باشا .

والظاهر ان المسيو كونستانس لم يتصرف عنـــدما بعث بمذكرته بموجب تعليمات تلقاها من حكومتــه أو ان الحكومة الفرنسية قـد غيرت موقفها بعد ذلك التاريخ بفترة وجيزة ، ففى نيسان ١٨٩٩ اجتمع السفير الفرنسى المذكور بالفون مارشال السفير الالمانى وابلغه بأن من غير المناسب لكل من فرنسا وألمانيا اتباع سياسات اقتصادية متعارضة فى آسياً الصغرى وان من الاصلح لكلاهما اتباع سياسة متجانسة مبنيـــة على أساس اتفاق بين الطرفين حول تلك النقطة(٢) .

يستطيع الانسان القول ان موقف فرنسا الاخير كانت له مبرراته فبدلا من موقفها المتصلب الاول نجدها تتحول عن ذلك الموقف على حين

---

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٤٧٣ ـ ٤٧٤ .
(٢) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٤٨٢ ـ ٤٨٨ .

غرة وتلجأ الى سياسة المصالحة والحلول الوسط ، ويمكن ان يبرر هذا التحول بكونه نتيجة من نتائج تغير الموقف الدولى فى غير صالح فرنسا ، فلم تكن فرنسا فى ذلك الحين على اتفاق مع بريطانيا بسبب حادثة فاشودا ولم يكن لديها من الناحية الواقعية أى حلفاء أو اصدقاء آخرون فى أوربا . وهكذا رأت ان من مصلحتها محاولة التقرب الى ألمانيا وعدم اعتراض طريق المصالح الاقتصادية لالمانيا فى الامبراطورية العثمانية .

وكان رد الفعل الالمانى على محاولة التقرب الفرنسى ايجابياً ، ففى ٤ مايس ١٨٩٩ ابرق الهر بيلو BULOW وزير الخارجية الالمانى الى الفون مارشال فى القسطنطينية يبلغه ان يخبر السفير الفرنسى - فيما لو تقدم الاخير باى عروض جديدة - ان الحكومة الالمانية مستعدة ومتشوقة للتعاون مع تركيا الى اقصى حد ممكن[١] .

ولو تركنا هذا الصلح الظاهرى بين المانيا وفرنسا ونظرنا الى الافق البعيد لوجدنا ان غيوم المعارضة ضد المشاريع الالمانى أخذت تتجمع فى الافق الشرقى فيما وراء الحدود الروسية كرد فعل على زيادة النفوذ الالمانى فى الامبراطورية العثمانية ، ففى ٥ كانون الاول ١٨٩٦ اتخذ مجلس الوزراء الروسى قراراً يقضي بضم المضايق الى روسيا فى أقرب فرصة سانحة ، وفى ٩ كانون الاول وقع قيصر روسيا على القرار المذكور وكان القرار جريئاً وصريحاً وله أهميته الواضحة .

وبالرغم من الاعلان عن بطلان القرار السالف الذكر بعد فترة من الزمن من اصداره ، فأن محتوياته كانت لها اهميتها الواضحة كما ذكرنا ، اذ جاءت تلك المحتويات معبرة عن الرغبات والخطط الحقيقية لروسيا فى تلك المنطقة ، ولم يكن مستغرباً ان تظهر روسيا معارضتها

---

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٤٨٤ - ٤٨٥ .

للخطط والمشاريع الالمانية فى الامبراطورية العثمانية ، فبعـد الاعلان عن امتياز بناء ميناء حيدر باشا ابلغ المسيو سـاكين OSTEN SAKEN سفير روسيا فى المانيا الهر فون بيلو وزير الخارجية الالمانى بأن امتيـاز بناء ميناء حيدر باشا هو أمر من شأنه اقلاق الحكومة الروسية لان الحكومة الروسية تعتبر الميناء أمراً ضروريا بالنسبة لها .

ورد بيلو على المذكرة الروسية بأن ألمانيـا تتبع فى تركيا سـياسة اقتصادية بحته وليس فى نيتها الوقوف أمام روسيا هناك . وفى نفس ذلك الوقت ابلغ سفير روسيا فى القسطنطينيـة السفير الالمانى هناك ان هناك احتمالات فى ان تؤدى زيادة المصالح التجارية الالمانية فى تركيا الى اثارة المصالح السياسية الالمانيـة فى المنطقة الامر الذى سيؤدى الى حصول التصادم بين دولتيهما .

والظاهر مما مر ذكره ان روسيا كانت ساعية فى ذلك الوقت للتفاهم مع ألمانيا حول آسيا الصغرى ، بل ومن المحتمل كذلك ان روسيا كانت تتوقع الحصول على تأييد ألمانيا للاطماع الروسية فى شمال وشرق تركيا مقابل اعطاء تأييدها للسياسة الالمانية الخاصة بسكة حديد بغداد . وقـد شعر الدبلوماسيون الالمان بأن فى ذلك الامر فرصة قوية لعزل فرنسـا وهناك تصريح بهذا الخصـوص للهر هاتزفيلد HATZFELD السفير الالمانى فى لندن يقول فيه بأن من واجب ألمانيـا المطالبة بالوجود الروسي فى تركيا كثمن للتفاهم معها[1] .

وعلى أى حال من الاحوال فأن الدبلوماسية الروسيـة كانت تميل آنذاك فى ان تأخذ ألمانيا زمام المبادرة فى التفاهم مع روسيا حول الموضوع محتجة بأن مورفيـو MURVIEW وزير الخارجية الروسي

---

(١) المصـدر السـابق . نفس الجزء . ص ٥٣٣ ـ ٥٣٤ و٥٤٣ ـ ٥٤٥ .

كان شديد الغيرة من أي نجاح يقوم به شخص غيره ، ولهذا السبب فأنه لم يكن مرتاحاً لفكرة البـــدء بالدخول بمفاوضـــات مع الهر رادولان RADOLIN السفير الالماني الجديد في سانت بطرسبورغ حول تلك المسألة[1] .

وكانت ألمانيا مستعدة لقبول هذا الشرط وبلغ ساكين سفير روسيا في ألمانيا ان الاخيرة مستعدة للدخول في مفاوضات مع روسيـــا على أساس الاعتراف بالوضع الروسي الخاص في آسيا الصغرى فيما لو قامت روسيا بالاعتراف بالحدود الوضعية لالمانيا آنذاك وبعبارة أخرى ان ألمانيا كانت مستعدة للتفاهم مع روسيا حول الاطماع الروسية في آسيا الصغرى مقابل اعتراف روسيا بالسيطرة الالمانية على الالزاس واللورين وضمان روسـيا لتلك الاراضي في حالة اعتداء فرنسي عليها .

جاء جواب وزير الخارجية الروسية على المقترحات الالمانية ليعطي دليلا على الكيفية والعقلية التي كانت مسيطرة على دبلوماسيتهـا الفردية آنذاك والخاصة بعدم احترام الدولة العثمانية والتسابق الى اقتسامها فقد جاء الرد قائلا ان سفرة القيصر الالماني وليهام الثاني الى الشرق الاوسط ـ تمت تلك السفرة عام ١٨٩٨ ـ قـــد اعطت طابعاً سياسياً لكل أنواع النشاط الالماني في المنطقة وعلى ذلك ليس بالامكان القيام بأي شيء فيمـا لو لم تقم ألمانيا بوعد القسطنطينية نفسها لروسيا[2] .

والواقع ان تلك المفاوضات لم تعطي نتائج ايجابية لعـــدم ملائمة الوقت لروسيا لضرب حليفتها فرنسا ووجدت روسيا في أمر مساهمـــة ضابطين ألمانيين في المناورات الحربية التركية على الحدود الروسية عـام ١٨٩٩ حجة للاحتجاج لدى ألمانيا وبالرغم من تفاهة هذه الحجة فقـــد

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٥٤٦ ـ ٥٤٨ .
(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٥٤٩ ـ ٥٥٤ .

تمسكت بها روسيا للتخلص من قضية التفاهم مع ألمانيا وايقاف المفاوضات بينهما .

وهكذا فشلت المفاوضات الالمانية الروسية حول أمر التفاهم على سكة حديد بغداد ومرت فترة تقرب العشرة سنوات على ذلك التاريخ الى ان تم التفاهم نهائياً حول الموضوع بين البلدين[1] .

وبالرغم من هذه المزعجات فقد كان الجو ملائماً بالنسبة لالمانيا لاجل عقد معاهدة مع تركيا تتعلق بأمر مد سكة حديد بغداد ، ذلك لان بريطانيا بالرغم من تخوفها المتزايد من أمر زيادة النفوذ الالمانى فى تركيا فأنها كانت لا تظهر معارضة قوية لامر زيادة النفوذ التجارى الالمانى فى تلك المنطقة رغبة منها فى جعل ذلك النفوذ كحاجز أمام الاطماع الروسية الرامية الى التوسع نحو الجنوب والوصول الى المياه الدافئة ، أما فرنسا فأنها لم تعد عقب خذلانها فى واقعة فاشودا ، تعتبر من الدول الاوربية الكبرى التى يحسب لها حسابها الهام فى الدبلوماسية الدولية ، وأما روسيا فأنها بالرغم من عدم تأييدها للمشروع ، فلم يكن لديها التأييد الدبلوماسى والوسائل المادية الكافية لمعارضة انشاء السكة بصورة جدية .

وهكذا فأن سياسة دول حلف الوفاق الاوربية (فرنسا وانكلترا وروسيا) لم تكن متجانسة فيما بينها بالنسبة الى مشروع السكة ، ولو كان ذلك الحلف حقيقة واقعة وقوياً لاستطاع بحدذاته ايقاف التوسع الالمانى

---

(١) صرح الهر بيلو وزير الخارجية الالمانية فى تشرين الثانى ١٨٩٩ ان روسيا بالرغم من وفاءها لحلف الوفاق الذى وقعته مع فرنسا فأنها كانت مستعدة التفاهم مع المانيا واضاف بأن روسيا سوف تتحقق كل تأكيد بأن سكة حديد بغداد الالمانية هى فى صالح التجارة الروسية بخلاف الحال فيما لو كانت تلك السكة بايدى بريطانية لانها ستكون خطراً آنذاك على التجارة الروسية . راجع :—

D. G. P. VOL. 14. PP, 490-491.

ومنع تركيا من اعطاء امتياز السكة الى المصالح الالمانية[1] .

وقع فى ٥ مايس ١٨٩٩ على اتفاق التعاون بين البنك الالمانى من جهة والبنك العثمانى من الجهة الاخرى ، وكانت شركة سكة حديد الاناضول تقف الى جانب الطرف الاول فى الاتفاق فى حين ان مدير ادارة السكك الحديدية العثمانية كان يقف الى جانب الطرف الثانى . وبموجب الاتفاق حصل التفاهم حول ادارة سكة حديد سمرنه ـ القصبة وعلى تمديد الخط نحو بغداد والبصرة وحصل البنك الالمانى على ٦٠٪ من اسهم الاتفاق فى الحين الذى ذهبت فيه البقية (٤٠٪) الى البنك العثمانى[2] .

ولم تفوت المصالح الالمانية الفرصة المؤاتية للتقدم فى مساعيها بشأن الحصول على امتياز مد السكة وقام الهر زاندر ZANDER رئيس سكة حديد الاناضول فى ٢٩ مايس ١٨٩٩ بمسعى لدى الحكومة التركية لاجل الحصول على الامتياز لمد السكة من قونية الى بغداد وكانت نتيجة مسعاه ايجابية بالرغم من حصول بعض المعارضة من جانب بريطانيا واثارة بعض الصعوبات الاخرى .

فقد ابلغ المستر اوكونر O'CONNOR السفير البريطانى في القسطنطينية الفون مارشال السفير الالمانى بأن الطريق الوحيد لتفادى عدم التفاهم حول الموضوع يكمن فى اعطاء المصالح البريطانية حصتها فى الاتفاق الالمانى ـ الفرنسي حول سكة الحديد كما وان عزت بك السكرتير الثانى للسلطان عبدالحميد صرح من جانبه بان عدد من أعضاء الحكومة التركية كانوا معارضين للمشروع .

والى جانب ما فات فقد اشاعت بعض الدوائر الروسية مستندة الى

---

(1) BUTTERFIELD. P. 16.
(2) D. G. P. VOL: 14: PP: 485-486:

بعض تصرفات وأقوال الهر مورجان MORGAN الملحق العسكرى الالمانى فى القسطنطينية بأن فى نية ألمانيا تحقيق بعض الاطماع الاستعمارية فى تركيا .

وتفصيل حادثة مورجان ان الملحق المذكور قام فى آذار ١٨٩٩ بالدفاع عن رأى قائل بأن من واجب ألمانيا وضع وادى الرافدين تحت منطقة نفوذها التام وان تقوم ألمانيا عقب ذلك بالاصرار على انشاء شركة ملاحة فى نهرى دجلة والفرات .

ولما كانت هذه الاهداف بعيدة عن الاطماع الاقتصادية التى كانت ألمانيا تعلن عن السعى لتحقيقها فى المنطقة بالاضافة الى ان من شأن مثل هذه الاراء اثارة بريطانيا وتشديد مقاومتها للتوسع الالمانى فى منطقة الشرق الاوسط ، فقد قام الهر فون سيمنز رئيس البنك الالمانى بالاعلان عن معارضته لمشاريع مورجان وايده فى موقفه الاخير الفون بيلو وزير خارجية ألمانيا الذى نصح القيصر بالسير فى طريق انشاء سكة حديد بغداد فقط(١) .

وقد دارت الاحاديث بشأن السكة المذكورة بين المانيا وبريطانيا عند زيارة القيصر الالمانى لبريطانيا عام ١٨٩٩ ، فقد حاولت المانيا كسب جانب بريطانيا والحصول على تعاونها معها لانشاء السكة وفعلا اخبر تشمبرلن CHAMBERLAIN القيصر الالمانى بأن الحكومة البريطانية ترغب هى الاخرى فى التعاون مع ألمانيا فى تلك البقعة من آسيا ، غير ان تلك المحاولات لم تعطي أى نتائج أخرى(٢) .

---

(1) A. S. JERAUSSALIMSKI, DIE AUSSENPOLITIK UND DIE DIPLOMATIE DES DEUTSCHEN IMPERIALISMUS, S. 686.
;DIE G. P. VOL. 14: S: 474-776:

(2) G. P. GOOCH, BEFORE THE WAR, A STUDY IN DIPLOMACY, PP. 28-9.

كما وسارع الفون مارشال سفير ألمانيا لدى الباب العالى الى التصريح قائلا بانه موجود فى القسطنطينية من أجل توسيع المصالح التجارية الالمانية وليس المصالح السياسية منها(١) •

وبناء على ما سبق فقد سعت الدبلوماسية الالمانية جاهدة للتعاون مع الفون زاندير رئيس شركة سكة حديد الاناضول لوضع مقترحات أمام السلطان عبدالحميد تتعلق بسكة حديد بغداد وتتلخص تلك المقترحات فى نقطتين أساسيتين :ـ

١ ـ ان شركة سكة حديد الاناضول تضمن بناء سكة حديدية تمتد من قونية الى البصرة عن طريق بغداد خلال ثمانية سنوات من الاتفاق معها •

٢ ـ ان تقوم الشركة بانهاء الدراسات الفنية الخاصة خلال مدة عام واحد من توقيع الاتفاق على مد الخط المذكور مع الحكومة العثمانية •

غير ان عبدالحميد كعادته أمام المواقف التى يتطلب اتخاذ قرار حاسم بشأنها أخذ يتردد فى اعطاء موافقته على المقترحات الالمانية محتجاً بالتخوف من انكلترا وروسيا وبعدم مقدرة الباب العالى المادية أمام الكفاح•

وقام الفون مارشال من جانبه بكل براعة وذكاء بتهدئة السلطان وطمأنته ووضع حد لمخاوفه ، وأصبح أمراً ظاهراً عقب ذلك للرأى العام الالمانى والاوربى ان المصالح الالمانية على أبواب عقد صفقة للحصول على امتياز سكة حديد بغداد مما سيعطيهـ نصراً تجارياً ودبلوماسياً فى الامبراطورية العثمانية لا يمكن الاستهانة بقيمته(٢) •

ووقع فى ٢٣ كانون الاول ١٨٩٩ على اتفاق اولي حول سكة حديد بغداد بين الحكومة التركية والمصالح المالية الالمانية اعطى بموجبه لتلك المصالح الحق فى مد السكة •

---

(1) WILLE, MEN AROUND THE KAISER, P. 140. INDIANAPOLIS 1914.
(2) D. G. P. VOL: 14: PP: 474-476:

زيارة القيصر الالماني للشرق

هناك الى جانب العوامل والمناورات التجارية والدبلوماسية التي مر شرحها والتي أدت بنتيجتها الى حصول الالمان على امتياز سكة حديد بغداد ، هناك الى جانب تلك العوامل عاملا آخراً وهاماً وهو زيارة القيصر وليم الى الشرق في نهاية عام ۱۸۹۸ ، ففي هذه الزيارة زار القيصر الالماني علاوة عن تركيا الاراضي المقدسة وسوريا وساعدت زيارته على ان يقفز النفوذ الالماني قفزة عالية نحو الامام وعلى تهيئة الجو النفسي المناسب لدى السلطان عبدالحميد لقبول اعطاء المصالح الالمانية امتياز السكة .

والواقع ان القيصر سبق له وان زار الامبراطورية العثمانية عام ۱۸۸۹ وبقي في القسطنطينية برهة من الزمن اجتمع خلالها بالسلطان عبدالحميد الذي عرض عليه فكرة امكانية المساهمة الالمانية في مشاريع السكك الحديدية في تركيا .

غير ان زيارة القيصر الاولى لتركيا لم تكن بذات بال لان المستشار الالماني بسمارك كان آنذاك ضد فكرة المساهمة الالمانية في تطوير تركيا واستغلال رؤوس الاموال الالمانية فيها لعدم رغبته ـ كما مر ذكره ـ في اثارة انكلترا وروسيا والدخول في معترك السياسية الدولية الاستعمارية بل وان بسمارك حاول في البداية ان يقنع القيصر الشاب بالعدول عن فكرة الزيارة نفسها والغاءها غير انه فشل في مسعاه[1] .

---

(۱) كتب بسمارك في مذكرة الى وزارة الخارجية البريطانية يحاول فيها التخفيف من اهمية الزيارة لتركيا وطمئنة بريطانيا حولها . وجاء في المذكرة ما نصه :

"AS TO THE APPROAGHING JOURNEY OF THE KAISER TO THE ORIENT, I SAID THAT THE REASON FOR THE VISIT TO CONSTANTINOPLE LAY ONLY IN

←

م ـ ٤ سكة حديد بغداد

وزار القيصر فى زيارته الثانية للشرق القسطنطينية والقدس ودمشق واجتمع خلال اقامته فى الاراضى المقدسة بالمهاجرين الالمان الذى استقروا فى يافا وحيفا منذ القرن السابع عشر (١٨٦٨) وخطب فيهم محاولا اثارة روح النعرة القومية الالمانية عندهم من جديد .

وفى اثناء اقامته فى دمشق قام بالقاء خطبته التاريخية المعروفة فى ٨ تشرين الاول ١٨٩٨ وقال فيها بعد ان شكر الحاضرين على الاستقبال والحفاوة التى قوبل بها هو والقيصرة زوجته فى دمشق وبقية المدن « ليعلم السلطان عبدالحميد ومن خلفه الثلاثمائة مليون مسلم المنتشرون فى انحاء الارض بأن قيصر ألمانيا هو صديقهم فى كل وقت »(١) .

احدثت زيارة القيصر وخطبته فى دمشق ضجة كبرى فى أوربا وتناولتها الصحافة الاوربية بالنقد والتحليل وشتى التفسيرات بصورة كبيرة

THE WISH OF OUR MAJESTIES NOT TO COME HOME FROM ATHENS WITHOUT HAVING SEEN CONSTANTINOPLE. GERMANY HAD NO POLITICAL INTEREST IN THE BLACK SEA AND THE MEDITERRANEAN; AND IT WAS ACCORDINGLY IMPOSSIBLE THAT THE VISIT OF OUR MAJESTIES SHOULD TAKE ON POLITICAL COMPLEXIONS. THE ADMISSION OF TURKEY TO THE TRIPLE ALLIANCE WAS NOT POSSIBLE FOR US; WE CAN NOT LAY ON THE GERMAN PEOPLE THE OBLIGATION TO FIGHT RUSSIA FOR THE FUTURE OF BAGHDAD". ....

راجع :

D. G. P. VOL: 6: PP: 360-361 ....

(١) لاجل الاطلاع على نص الخطبة راجع :

DR. JOHANNES HOLFELD, DOKUMENTE DER DEUTSCHEN POLITIK VON 1848 BIS ZUR GEGENWART, BAND 2. S. 102. DOKUMENT 45, BERLIN 1952; THE NEW CAMBRIDGE HISTORY. P. 591. ....

واهتمت بها الاوساط الدبلوماسية الغربية أشد الاهتمام ورأت فيها بادرة عهد جديد فى العلاقات الالمانية ـ العثمانية ، وكانت فرنسا وبريطانيا وروسيا من أشد المهتمين بالزيارة ومجرياتها بطبيعة الحال لاهتمامها اكثر من غيرها بقضايا التوسع الالمانى فى الشرق •

فلم تكن تلك الدول التى كانت تسعى لتحطيم الامبراطورية العثمانية وتقسيمها فيما بينها راضية عن وقوف الامبراطور وليم الثانى الى جانب السلطان عبدالحميد ، وعمدت الصحافة الاوربية (عدا الالمانية منها بالطبع) مدفوعة بالعوامل السابقة الذكر وبعض العوامل الدينية الخاصة بالتعصب الى المسيحية الى التنديد بالزيارة وقالت ان وقوف وليم الثانى الامبراطور المسيحى الى جانب السلطان عبدالحميد المسلم أمر لا يمكن تفسيره خصوصاً وان تلك الزيارة جاءت عقب فترة قصيرة من الزمن من مذابح الارمن فى الاراضى العثمانية[1] •

وكانت احدى النتائج الهامة التى ادت اليها زيارة القيصر الى تركيا

---

(١) لعل الصحافة البريطانية كانت أكثر الصحافة الغربية عطفا على زيارة القيصر ، فقد كتبت صحيفة التايمس اللندنية عقب الزيارة بتاريخ ٢٨ تشرين الاول ١٨٩٨ تقول :

"IN THIS COUNTRY WE CAN HAVE NOTHING BUT GOOD WISHES FOR THE SUCCESS OF THE EMPEROR'S JOURNEY AND FOR ANY PLANS OF GERMAN COMMERCIAL EXPANSION WHICH MAY BE CONNECTED WITH IT SOME OF US PERHAPS MAY BE TEMPTED TO REGRET LOSS OF OPPORTUNITIES FOR OUR OWN INFLUENCE AND OUR OWN TRADE IN THE OTTOMAN DOMINIONS, BUT WE CAN HONESTLY SAY THAT IF WE WERE NOT TO HAVE THESE GOOD THINGS FOR OURSELVES, THERE ARE NO HANDS WE WOULD RATHER SEE THEM IN THAN GERMAN HANDS; THE TIMES 28 OCTOBER 1898.

والاراضي المقدسة ان عجلت بريطانيا بالسعي للقيام بعدد من الاجراءات الهادفة الى حماية خطوط مواصلاتها نحو الهند ازاء تقدم ألماني محتمل في منطقة وادي الرافدين عن طريق تنفيذ مشروع سكة حديد بغداد علاوة عن وجود خطر التقدم الروسي فيها من الناحية الثانية . وقام اللورد كورزون LORD CURZON نائب الملك البريطاني في الهند باستمالة الشيخ مبارك شيخ الكويت لعقد معاهدة حماية سرية بين بريطانيا والكويت وتم عقدها في حزيران ١٨٩٩ وفرضت المعاهدة المذكورة على شيخ الكويت عدم قبول اي ممثل لدولة اجنبية في امارته من دون الحصول على موافقة سابقة من الحكومة البريطانية كما منعته من رهن أو بيع أو ايجار أي جزء من اراضيه من دون الحصول على نفس تلك الموافقة(١).

وهكذا وجد السلطان عبدالحميد الذي كان الغرب بكله يهاجمه ويسعى الى تحطيم عرشه في شخص القيصر وليم الثاني صديقاً يمد له يد المساعدة ويحاول التقرب اليه الامر الذي أثر فيه تأثيراً واضحاً وزاد من تقربه واتمانه الى ألمانيا والمصالح المالية الالمانية .

وقام الفون بيلو وزير الخارجية الالماني الذي رافق القيصر في رحلته بعقد عدة اجتماعات مع الوزير الاكبر العثماني وبالرغم من عدم صدور اي بيان رسمي بعد الزيارة فأن الاعتقاد ساد في الفترة التي اعقبتها بأن المانيا حصلت من تركيا على وعود بتحقيق عدد من المصالح الاقتصادية التي كانت تطالب بها في الاراضي العثمانية وخصوصاً فيما يتعلق بأمر سكة حديد بغداد .

---

(١) لدراسة أكثر تفصيلا عن معاهدة عام ١٨٩٩ البريطانية مع الكويت ونصوصها والظروف التي احاطت بعقدها راجع اطروحتنا للدكتوراه ، دراسات اجتماعية واقتصادية وسياسية عن الكويت ، :ـ
LOUAY BAHRY, KOWEIT, ETUDES SOCIALES, ECONOMIQUES ET POLTIQUES. PP. 229-238 THESE, MONTPELLIER 1962. ....

وأمر السلطان عقب الزيارة بالسماح لشركة سكة حديد الاناضول باستعمال ميناء حيدر باشا للاغراض الخاصة بالشـركة كما وزاد نفوذ الدكتور جورج فون سيمنس مدير البنك العثمانى عقب تلك الزيارة زيادة منقطعة النظير لدى الاوساط الرسمية العثمانية •

والى جانب كل ما فات فمن الامور الهامة الاخرى التى ترتبت عن تلك الزيارة هى زيادة نفوذ الضباط الالمان فى الجيش التركى وعهـدت اليهم مهمة تفتيش كل القطعات الحربية العثمانية كما وعهـد اليهم أمر تنظيم والاشراف على عدد من المناورات الحربية الكبرى •

وفى خلال مؤتمر لاهاى لعام ١٨٩٩ أعلن الوفد التركى بتشجيع من ألمانيا عن التزامه جانب الاخيرة وعن رفضه التوقف عن التسلح(١) •

ازدياد اهمية ونفوذ المصالح الالمانية

لم تتميز الفترة التى مرت بين اعطاء الالمان الامتياز المبدئى لمد سكة حديد بغداد وحتى اعطاءهم الامتياز النهائى لمد السكة بوجود معارضـة دولية كبرى للمشروع وذلك بالنظر لاعتبـارات املتها ظروف الحالة الدولية آنذاك •

فأن روسيا كانت تعارض مشروع السكة لاسباب استراتيجية تتعلق بتخوفها من انشاء سكة حديدية عبر انقرة • اى عبر الطريق الذى كانت تدعوه بطريق عبر ارمينيا القريبة من حدودها،ولكن عندما اعطيت التأكيدات للقيصر الروسى بأن الشركة الالمانية اختطت طريقاً آخراً يسير بأتجاه الجنوب عبر قونية خفت حدة معارضة روسيا من هذه الناحية وسحب زينوفيف

---

(1) A. CHERADAME, PP. 10-11

ولدراسة مفصلة عن زيارة القيصر للاراضى العثمانية راجع :ـ

MARIA VON BRAWITZ, AUFZEICHNUNGEN UND ERINNERUNGEN, BERLIN 1925.

ZINOVIV سفير روسيا فى القسطنطينيـــة الاحتجاج الروسي الرسمى الخاص بتلك المسألة(١) •

والى جانب الاسباب الستراتيجية التى كانت تدعو روسيا الى معارضة المشروع ، فأن عدم رغبتها فى وجود جار قوى على حدودها الغربية كان يدفعها دائماً وابداً نحو معارضة كل مشروع يرمي الى تقوية الامبراطورية العثمانية مما يمكنها من ان تسيطر سيطرة قوية على ما كانت تعتبره روسيا خاضعاً لمناطق نفوذها من تلك الاراضى العثمانية •

واذا تركنا فرنسا جانباً وحاولنا التفتيش عن اصدقاء لروسيا فى بقية انحاء أوربا آنذاك فأننا بكل تأكيد سوف لا نجد اى صديق يمكن الاعتماد عليه ، بل وان فرنسا نفسها لم تكن تملك تلك الرغبة الملحة فى مساندة الاطماع الروسية فى آسيا الصغرى •

وقد حاولت روسيا عام ١٩٠٠ تحقيق بعض اطماعها فى الامبراطورية العثمانية ، اذ استطاعت ان تحصل فى ذلك العام على امتياز من تركيـــا باعطاءها حق الانفراد فى بناء السكك الحديدية فى منطقة البحر الاسود وبأتجاه ايران ، ونص الامتياز كذلك على عدم جواز اعطـــاء الحق فى القيام بمثل هذه الانجازات الى أى دولة اخرى ـ حتى الحكومة التركية نفسها خاضعة لهذا الشرط ـ حتى وان لم تقم روسيا بأتخاذ اى خطوة في هذا المضمار • غير ان هذا الامتياز بقي حبراً على ورق لعدم وجود فائض مالى لدى روسيا تستطيع استغلاله خارج الاراضى الروسية •

على ان احتكار روسيا لحق مد السكك الحديدية فى منطقة البحر الاسود بأتجاه الحدود الايرانية لم يؤثر كثيراً على مشروع سكة حديد بغداد وسير المشاريع الالمانية قدماً فى ذلك المضمار •

وفى الواقع ان روسيا حاولت استغلال قضية حصولها على امتيازات

---

(1) E. M. EARLE, PP: 65-66:

لمد السكك الحديدية فى الاراضى العثمانية لعرقلة مشروع سكة حديد بغداد ، فقد أخبر زينوفيف السـفير الروسي فى الدولة العثمانية الباب العالى بأن روسيا مستعدة للتنازل عن كافة امتيازاتها داخل حدود الاراضى العثمانية فيما لو وافقت تركيا على تقديم وعد بأن هى نفسها (تركيـا) ستقوم في المستقبل بالاخذ على عاتقها مهمة انجاز مشاريع السكك الحديدية في اراضيها بواسطة امكانياتها المادية الخاصة(١) ٠

على ان تلك المقترحات الروسية لم تلاقي اى صدى فى الاوسـاط الرسمية العثمانية ورأت فيها تركيا وهى الدولة الفقيرة دليلا جديداً على عدم اهتمام ورغبة روسيا فى تطوير الامبراطورية العثمانية وزاد تقرب تركيا من ألمانيا ٠

كانت ألمانيا مستعدة بالرغم من كل شيء فى اشراك المصالح الروسية فى مشروع بناء السكة ، فقد صرح الهر سيمنس ــ عارفاً بأن ذلك سوف لا يفقده مركزه المالى الممتاز فى المشروع ــ بأنه لا يعارض مساهمة روسيا فى المشروع وبرر وجهة نظره على أساس ان طول السكة المقترحة هى ٢٤٠٠ كيلو متر وان المصالح الالمانية لا تستطيع ان تمول انشاء اكثر من ٨٠٠ كيلو متر منها مما يجعل الحاجة ملحة الى استخدام رؤوس الاموال الاجنبية لغرض تمويل انشاء بقية اجزاء السكة(٢) ٠

اظهرت روسيا الموافقة على التقرب الالمانى فى البداية ودارت بعض المفاوضات حول الموضوع غير انها ما لبثت ان تراجعت عن موقفها المتقرب، فقد اخبر فيتالى GRAF VITALI الهر مارشال سفير ألمانيـا فى تركيا بأن روسيا مستعدة فى ان تساهم فى المشـروع فيما لو جرى أمر تدويل السكة وأصبحت تحت رقابة جميع الاعضاء المساهمين فيها ، وفيما

---

(1) D. G. P: VOL: 17: PP: 380-381:

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، صفحة ٣٣٩ ــ ٣٤٠ ٠

لو اعطيت روسيا نصيب مساو لنصيب غيرها من الاعضاء فى المشروع(١).

ودار البحث حول هذه النقطة اثناء زيارة المسيو ديلكاسيه الفرنسي لروسيا ، وكانت نتيجة المباحثات الروسية ـ الفرنسية ، ان وافقت روسيا على المساهمة فى المشروع عن طريق أخذ بعض نصيب فرنسا فيه مما سبب رضى لدى اوساط الشركة الالمانية(٢) .

على ان الحكومة الروسية ما لبثت ان تراجعت عن موقفها الاخير عقب برهة من الزمن ، فقد اخبر السفير الروسى فى القسطنطينية زميله السفير الفرنسى هناك بأن فيته WITTE وزير المالية الروسي لا يوافق على المساهمة الروسية فى المشروع بأى حال من الاحوال . وعللت الاوساط الرسمية الروسية تراجعها بأنه جاء نتيجة لضغط الرأى العام الروسي ، غير ان الحقيقة تكمن فى ان الحالة المالية داخل روسيا نفسها لم تكن من القوة بالدرجة التى تسمح لها بها بالقيام بتحقيق عدد من المشاريع الهامة خارج الحدود الروسية ، كما وان الاهتمام الروسى كان منصباً بالدرجة الاولى نحو الشرق الاقصى حيث كانت لروسيا ازماتها القوية مع اليابان(٣) .

ولو تركنا روسيا جانباً ونظرنا الى فرنسا لوجدنا ان سياستها كانت باقية حتى تلك الفترة اشبه ما تكون بسياسة الحياد حول السكة ، بل ان فرنسا كانت تشجع الى حد ما فكرة تطوير الدولة العثمانية ، ذلك لان فرنسا كانت مهتمة الى حد بعيد بسوريا وكانت المصالح الفرنسية مرتاحة نوعاً ما الى مشروع سكة حديد بغداد والسبب فى ذلك يعود الى

---

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، صفحة ٤٠٠ ـ ٤٠١ .

(2) DOCUMENTS DIPLOMATIQUES FRANCAIS, DEUXIEME SERIE, VOL. 1, PP. 338-339. PARIS 1930.

(٣) المصدر السابق ، الجزء الرابع ، صفحة ٨٣ .

ان البنك العثماني الذي كانت المصالح المالية تسيطر عليه قد حصل بموجب اتفاق ٦ مايس ١٨٩٩ مع البنك الالماني على نسبة ٤٠٪ من اسهم مشروع سكة حديد بغداد[١] .

وبالاضافة الى ما سبق ذكره ، فأن المصالح الفرنسية كانت لديها عدد من التعهدات في انحاء مختلفة من تركيا - عدا تلك المتعلقة بالسكك الحديدية منها - الامر الذي كان يجعلها تنظر بعين العطف الى تقوية الامبراطورية العثمانية وتطويرها .

حاول ديلكاسيه كما سبق ذكره ان يخفف من حدة المعارضة الروسية للمشروع على أساس الاتفاق معها على المساهمة فيه سوية ، غير أنه فشل في مسعاه كما رأينا ، ولقد كان ديلكاسية شخصياً لا يعطف أو يثق بالمانيا ، غير انه كرجل سياسي قام بأرسال تعليمات الى سفارته في سانت بطرسبورغ يحتج فيها على الهجمات التي كانت الصحافة الروسية تشنها ضد مشروع سكة حديد بغداد[٢] .

وهكذا كان موقف الحكومة الفرنسية حيال الموضوع مائعاً ، فأن موقف المصالح المالية التي كانت مرتاحة الى حد ما عن مشروع سكة حديد بغداد ، كان يقابله موقف الحكومة الفرنسية المتردد ، ذلك لان فرنسا كانت معزولة في ذلك الحين عن بقية الدول الاوربية الكبرى ، ولهذا كانت تخشى من القيام باي عمل جدي من شأنه تشويه العلاقات

---

(1) CHERADAME. P. 261, K. HELFFRICH: DIE VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES PP. 124ff BERLIN 1919. EARLE. PP. 59-60.

ولمراجعة أهم نقاط الاتفاق بين البنكين الالماني والفرنسي . راجع:

(2) DOCUMENTS DIPLOMATIQUES FRANCAIS, P. 83. c: f.

الودية بينها وبين روسيا ، وهكذا فأن احتجاج ديلكاسيه لم يكن جدياً تماماً .

ولم تقم الحكومة الروسية من جانبها بأتخاذ اى اجراء ضد هذا الاحتجاج وذلك لوثوقها من مركزها القوى حيال فرنسا ، بل انها لم تجب عليه ، وبالاضافة الى ما سبق فأن الحكومة الفرنسية من جانبها لم تقم بأتخاذ أى تدبير جديد لدعم احتجاجها لدى سانت بطرسبورغ ، ولم يبق لدى ديلكاسيه فى محاولته الابقاء على علاقاته الودية مع روسيا الا ان يحاول تفادى مساهمة فرنسية كبرى فى المشروع .

ونزل ديلكاسيه الى ميدان المعركة بسلاح قوي له اهمية ، فقد منع بورصة باريس والاسواق المالية الفرنسية من التعامل بأسهم شركة سكة حديد بغداد الامر الذى سبب هزة مالية كبرى للمشروع .

غير ان رجال المال الفرنسيون كانوا اشد اهتماماً بمصالحهم الخاصة من الاهتمام برغبات الحكومة الفرنسية ، فقد اجروا محادثات مع المصالح المالية الالمانية توصلوا فى أثرها الى عقد اتفاق فى مايس ١٩٠١ مع تلك المصالح بشأن مساهمتهم فى المشروع[1] .

لم تكن معارضة بريطانيا لمشروع سكة حديد بغداد من الشدة فى تلك الفترة كما انتهى الحال عليه فى السنوات التى اعقبت اعطاء الامتياز النهائي ، بل ان موقف الصحافة البريطانية كان يعطف على المانيا فى بعض الحالات ، ففي آب ١٨٩٨ كتبت صحيفة مورنج بوست THE MORNING POST اللندنية مقالا اعربت فيه عن املها فى عدم اقامة منافسة حول سكة بغداد من شأنها اساءة العلاقات الانكليزية ـ الالمانية . وجاء فى المقال ما نصه :

"SO LONG AS THERE IS AN EFFICIENT RAILWAY

---

(1) D. G. P. VOL: A: S: 398:

FROM HAIDARPASHA TO BAGHDAD, AND SO LONG AS THE DOOR THERE IS OPEN, IT SHOULD NOT REALLY MATTER WHO MAKES THE TUNNELS OR PAYS THE PORTERS; IF IT SHOULD BE NECESSARY TO INSIST ON AN OPEN DOOR. THE FOREIGN OFFICE WILL PROBABLY SEE TO IT; WHILE IF IT SHOULD HAPPEN TO BE, AS USUAL, ASLEEP, THERE ARE ALWAYS, MEANS OF WAKING IT UP, AS A MATTER OF GENERAL POLITICS IT MAY NOT BE AT ALL A BAD THING TO GIVE GERMANY A STRONG REASON FOR DEFENDING THE INTEGRITY OF TURKEY AND FOR RESISTING AGRESSION ON ASIA MINOR FROM THE NORTH"(1).

لم تكن الصحافة البريطانية تنظر لوحدها فقط بعين العطف نحو مشروع السكة والمشاريع الالمانية فى تركيا ، فقد جاءت بعض تصرفات عدد من رجالات بريطانية مؤكدة لهذا الاتجاه ومنهم رودوس CECIL RHODES وهو أحد كبار الرسل والمبشرين المعروفين للاستعمار البريطاني والذى زار ألمانيا فى ربيع ١٨٩٩ ورجع الى لندن راضياً تماماً عن مشروع سكة حديد بغداد الالمانى وعن التحمس الظاهرى لقيصر ألمانيا الى مشروع سكة حديد الكاب ـ القاهرة البريطانى .

وفى تشرين الاول من نفس العام زار القيصر الالمانى بريطانيا حيث بسط للمسؤولين الانكليز ـ خصوصاً لجوزيف تشمبرلن وزير المستعمرات البريطانى ـ وجهة النظر الالمانية ، وصرح تشمبرلن مؤيداً المشاريع الالمانية الخاصة بتركيا ، كما واستقبلت الصحافة البريطانية عموماً بشىء من العطف الامتياز المبدئى الذى اعطته تركيا لالمانيا بشأن السكة(٢) .

---

(1) THE MORNINGPOST, LONDON. 24 AUGUST 1898.

(2) PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF COMMONS. VOL. 120, (1903). P: 124f; VOL: 126 (1903). P. 108.

وفي نفس تلك الفترة اظهرت الصحافة البريطانية نوعا من الفتور والعوطف اللاودية بالنسبة لروسيا وفرنسا فيما يخص مشاريعهما المتعلقة بالدولة العثمانية ، فقد نشرت صحيفة الكلوب THE GLOBE اللندنية مقالا وصفت فيه رغبة روسيا في جعل آسيا الصغرى « كمنشوريا ثانية » بكونه أمراً غير مرغوب فيه ، كما ونشرت صحيفة المورنج هيرالد وغيرها مقالات بهذا الاتجاه كذلك(١) .

أما فيما يتعلق بعواطف الصحافة البريطانية اتجاه فرنسا فقد نشرت صحيفة الديلي ميل مقالاً في تشرين الثاني ١٨٩٨ قالت فيه ان فرنسا قد نجحت تماما في اقناع جون بول بكونها من الد اعدائه ، ولقد ترددت بريطانيا كثيراً في الاختيار بين فرنسا والمانيا ، غير انها احترمت دائماً الخلق الالماني في الحين الذي أخذت فيه تشعر اكثر فأكثر بالاحتقار بالنسبة لفرنسا ، واستمرت الصحيفة قائلة « ليس هناك اي شيء موجود من طبيعة الوفاق الودي بين بريطانيا واقرب جاراتها وان فرنسا ليست لديها لا الشجاعة ولا الشعور السياسي القويم »(٢) .

وهناك سبب آخر دفع بريطانيا الى عدم محاولة الاحتكاك القوى بالمانيا في تلك الآونة ، فقد كانت بريطانيا مشغولة بحرب البوير في جنوب أفريقيا وكانت تصرف كل اهتمامها تقريبا آنذاك نحو انهاء تلك الحرب .

أضف الى كل ما سبق ان بريطانيا كانت باشد الحاجة الى ايجاد اصدقاء تعتمد عليهم للوقوف الى جانبها ضد الاطماع الروسية ولم تكن

---

(1) THE GLOBE, AUGUST 10. LONDON 1899; THE MORNING HERALD, LONDON, AUGUST 10 1899; THE WEST MINSTER GAZETTE, AUGUST 10. 1899.

(2) THE DAILYMAIL, LONDON, NOVEMBER 9. 1899.

مستعدة الى ان تجد اولئك الاصدقاء ـ الدخول فى معركة جانبية مع دولة أوربية كبرى مثل ألمانيا .

ولكن انكلترا بالرغم من كل شيء كانت تضع نصب عينيها دائماً مسألة حماية مصالحها الحيوية فى الهند والخليج العربى ، ولهذا السبب فليس هناك من تفسير آخر للتصريح الذى تفوه به المستر سالسبورى فى بداية عام ١٩٠٠ والذى قال فيه ان بريطانيا لا تمانع من وجود الوجود الالمانى على حدود مناطق سيطرتها فى الخليج العربى ، ليس هناك تفسير قوي لهذا التصريح سوى التفسير القائل بأن بريطانيا كانت تحاول ايقاف الضغط الروسي نحو الخليج عن طريق وضع حاجز ألمانى بينها وبين الروس[١] .

واظهرت مجريات الامور فيما بعد ان الدبلوماسية الالمانية لم تعرف كيف تتصرف بصورة صحيحة للاستفادة من تلك اليد التى كانت بريطانيا تمدها اليها فى تلك الآونة ولم تستفد من الفرصة الملائمة .

ففى ٦ نيسان ١٩٠٠ ابلغ المستر اوكونر O'CONNOR السفير البريطانى فى تركيا الفون مارشال السفير الالمانى هناك ، أنه عرف بوجود لجنة بريطانية ترغب فى دراسة امكانية اقامة خط برى نحو الكويت وان بريطانيا مع احترامها لرغبة المانيا الخاصة بمد سكة حديد بغداد ، ترغب فى التفاهم مع ألمانيا فى ذلك الصدد[٢] .

---

(١) جاء فى التصريح قول سالسبورى :

WE ARE IN NO WAY DISTURBED OVER THE QUESTION OF A GERMAN CONCESSION, IN FACT WE ARE PLEASED THAT GERMANY WILL BE BROUGHT NEARER TO US ON THE QUESTION OF THE PERSIAN GULF" ....

راجع :ـ

D. G. P. VOL: 17: 372-74: ....

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٤٧٠ .

غير ان المانيا تجاهلت هذا العرض البريطاني ولم تجب على هـــذه الملاحظة ، والواقع ان ليس هناك تعليل في سبيـــل تفسير السكوت الالماني غير التعليل الذي يقول ان ألمانيا لم تعط أهمية للموضوع بالمقدار الذي تستحقه مثل هذه البادرة .

وعادت بريطانيا الى مثل تلك المحاولة كرة ثانية في حزيران من نفس العام عندما قام السير لاسيليس SIR FRANK LASCELLES سفير بريطانيا في باريس بالطلب من الهر بيلو وزير الخارجية الالماني ان يخبر الحكومة البريطانية عن الموعد الذي حدده الالمان لتمديد خط سكة حديد بغداد نحو وادي الرافدين والكويت حتى لا يحدث سوء تفاهم بين الطرفين حول الموضوع ، واضاف السفير البريطاني قائلا ان بريطانيا ليس لديها سوى العطف نحو مشروع سكة حديد بغداد .

غير ان ألمانيا تجاهلت مجدداً هـذه البادرة البريطانيـة ولم تظهر الحكومة الالمانية اي خطوات ايجابية نحو التفاهم الفعلي مع بريطانيا بذلك الصدد ، وهذه هي احدى هفوات الدبلوماسية الالمانية التي لولاها لتحقق مشروع سكة حديد بغداد ضمن نطاق التفاهم الالماني ـ البريطاني عدة سنوات قبل نشوب الحرب العالمية الاولى .

جاء موقف بريطانيا الاخيرة متناسقاً مع السياسة البريطانية العامة الخاصة بالهند والخليج العربي فأن تلك المنطقة كانت تشكل جزء حيوياً من المصالح البريطانية في العالم ولم يكن بوسع بريطانيا ان تؤيد تأييداً اعمى أي مشروع من شأنه زعزعة الوجود البريطاني هنـــاك أو ايجاد مزاحمة لذلك الوجود على أقل تقدير ، ولهذا فقد كانت تسعى للحصول على مقابل لتأييدها ، وقد ضيعت المانيا فرصة اعطاءها هذا المقابل، اذ انها لم تقم بخطوات عملية فعلية بالرغم من تصريحات رجالاتها الايجابيـــة بذلك الخصوص .

قام سفير بريطانيا في القسطنطينية المستر اوكونر في مذكرة رفعها الى لانسدون LANSDOWNE وزير الخارجية البريطاني بشـــرح الموقف قائلا :

"I BELIEVE IT WILL BE VERY DIFFICULT, STANDING ALONE AS WE PROBABLY SHOULD, TO OPPOSE OR TO QUESTION THE RIGHT OF THE TURKISH GOVERNMENT TO APPLY THE TAX". ....

وكان اوكونر في مذكرته اذن يؤكد على حق الحكومة التركية في رفع نسبة الضرائب الكمركية في تركيا لمجابهة المصــــروفات التركية المتوقعة لسد نفقات مساهمتها في سكة حديد بغداد .

واضاف اوكرنر في نفس المذكرة قوله :

"IT IS UNPLEASANT TO CONTEMPLATE THE CONSTRUCTION OF A RAILWAY TRAVERSING THE WHOLE OF ASIA MINOR AND TERMINATING IN THE PERSIAN GULF IN WHICH GREAT BRITAIN TAKES NO PART OR SHARE. ....

واقترح اوكونر في النهاية ان تشكل لجنة خاصة لدراسة الموضوع ولمح الى امكانية ارغام المانيا على قبول المساهمة البريطانية(١) .

وهكذا بدأت الاوساط البريطانية تظهر شيئاً فشيئاً - بالرغم من عدم تقدمها بمشروع منافس للمشروع الالماني - المزيد من التحفظات ازاء ذلك المشروع ، ولقد عجل أمر توقيع امتياز سكة حديد بغـــداد وبالاحرف الاولى في أول كانون الثاني ١٩٠٢ في اسراع الحكومة البريطانية في اظهارها لمزيد من التحفظات والرغبة في المساهمة في المشروع .

وبالرغم من كل شيء فأن وجهة النظر الرسمية البريطانيـة حيال السكة في بداية القرن الحالي كانت منصرفة الى قبول الاشتراك مع ألمانيا

(1) BRITISH DOCUMENTS OF THE ORIGINS OF THE WAR, VOL. 2. PP. 176-187: ....

فى بناء السكة ، وان وزير الخارجية البريطانية كان متحمساً للموضوع أكثر بكثير مما اظهره فى الكلمات المتحفظة التى ارسلها فى ١٨ نيسان ١٩٠٢ الى الهر مترنيخ METTERNICH سفير ألمانيا فى لندن والتى ذكر فيها بانه ينظر الى مشروع سكة حديد بغداد بعين الصداقة اذا ما استمر العمل فيه بعد الحصول على تأييد بريطانيا له ، واذا ما كان عنصر حسن النية متوفراً فيه ، كما وأخبره فى نفس تلك المذكرة بأن بريطانيا تتوقع الحصول على نصيب من المشروع يعادل على الاقل نصيب اى دولة أخرى فيه على ان يؤخذ بنظر الاعتبار كذلك طريقة توزيع رأس المال وطريقة الادارة وتجهيز رأس المال[1] .

ورد السفير الالمانى على تلك المذكرة قائلا بأن المجال لا يزال مفتوحا أمام بريطانيا على حد علمه بالامر ، للدخول فى مفاوضات مع ألمانيا لغرض عقد اتفاقية حول الموضوع .

---

(١) كتب الوزير البريطانى بهذا الصدد فى نيسان ١٩٠٢ يقول :ـ

"IT WOULD BE A GREAT MISFORTUNE IF THIE RAILWAY WERE TO BE CONSTRUCTED WITHOUT BRITISH PARTICIPATION. THE LINE WILL BE A MOST IMPORTANT HIGHWAY TO THE EAST WITH A DEBOUSHE ON THE PERSIAN GULF. IT IS CLEARLY FOR OUR INTERESTS THAT THE ENTERPRISE SHOULD BE GIVEN AN INTERNATIONAL CHARACTER AND THAT WE HAVE OUR FULL SHARE OF THE CONTROL OF THE LINE AS WELL AS FOR ANY ADVANTAGE DERIVED FROM ITS CONSTRUCTION AND ADMINISTRATION". ....

راجع بهذا الشأن :

BRITISH DOCUMENTS ON THE ORIGINS OF THE WAR. VOL. 2. PP: 777180; GOOCH: BEFORE THE WAR: VOL: I: PP: 28-29 KEMPHALL PRESS. LONDON 1936.

وهكذا زاد تحفظ الاوساط الرسمية البريطانية صلابة كما واخذت تلك الاوساط تطالب فى نفس الوقت بنصيب من السكة مغيرة بذلك موقفها الاول الذى كانت تؤيد فيه المشاريع الالمانية بدون ان تبدى تحفظ يذكر بشأنها أو ان تطالب بنصيب جدي فيها .

ولعل تفسير هذا التغير فى السياسة البريطانية يكمن بالدرجة الاولى فى الموقف الخاص بالكويت ، اذ سبب الموقف العام هناك فى تلك الفترة مشاكل عديدة لبريطانيا .

فقد حاولت تركيا فى تلك الفترة بالذات ان تبسط نفوذها الفعلى على الكويت التى كانت تابعة للسيطرة العثمانية من الناحية الرسمية على الاقل ، فبعد ان تجاهلت تركيا تلك الاراضى القاحلة من امبراطوريتها الواسعة لفترة طويلة من الزمن ، عادت فأظهرت على حين غيرة اهتماماً جدياً بها ، وذاعت الاشاعات القائلة بأن فى نية الحكومة التركية ارسال باخرة حربية الى ميناء الكويت لارغام الشيخ مبارك على الخضوع لسيطرتها بصورة عملية الامر الذى سبب قلقاً لدى الاوساط البريطانية المعنية حيث دار الحديث حول احتمال ارسال قوات بريطانية الى تلك الامارة لحمايتها من محاولات السيطرة التى كانت العاصمة العثمانية تحاول فرضها عليها[1] .

ولم تكن المانيا طرفاً مباشراً فى النزاع حول تلك القضية وكان موقفها موقف المحايد حيال النزاع البريطانى ـ التركى وكان اتجاه سياستها العامة فى منطقة الخليج العربى ، بالرغم من اظهارها نوع من

---

(1) GOOCH, BEFORE THE WAR, P. 29, SIDNEY BRADSHAW, THE ORIGINS OF THE WORLD WAR. VOL. I: P: 22: THE MACMILLAN CO: NEW YORK 1929.

وكذلك : اطروحتنا للدكتوراه ، دراسات اجتماعية واقتصادية وسياسية عن الكويت ص ٢٣٦ سبق ذكره .

الاهتمام بالكويت ، يسير بأتجاه محاولة الاحتفاظ بالاوضـــاع القائمة STATUT QUO في المنطقة .

على ان ازمة الكويت لم تؤدى الى حدوث اصطدام مســلح أو استخدام للقوة من قبل بريطانيا وتركيا واعلنت بريطانيا بأنها تعتبر شيخ الكويت ، بالرغم من الحمـــاية البريطانية على امارته شبه مستقـــل فى شؤونه .

ويمكن الاستفادة من تلك الازمة لمعرفة مدى التطرف الذى يمكن لبريطانيا اظهاره فى محاولة الاحتفاظ بما كانت تدعوه بمصالحها الحيوية فى المنطقة حتى وان كانت هذه المصـــالح نتيجة من نتائج القرصنـــة والغزو(١) .

لم تخرج ألمانيا بريطانيا آنذاك بأى نتيجة مثمرة بشـــأن التفاهم حول مشروع سكة حديد بغداد واعقب الامتياز النهائى الى الشـــركة الالمانيه ضجة كبرى فى بريطانيا كانت نتيجتها عرقلة ومنع سبيل التفاهم الالمانى ـ البريطانى حول الموضـــوع لفترة من الزمن ، وأصبح الرأى العام البريطانى بين عشية وضحاها متخوفاً بما سمى بالسياســة الالمانية الراميــة الى التوســـع نحـــو الشـــرق والتى عرفت تحت اســـم DRANG NACH OSTEN وتصاعدت صيحات الخطر من كل صوب فى بريطانيا ، ويقال ان روسيا ساعدت مادياً على اثارة هذه الضجة فى بريطانيا ، غير ان أى دليل لم يعثر عليه حتى الوقت الحاضر يشير الى صحة مثل هذا الرأى(٢) .

ولم تحاول الدبلوماسية البريطانية ان ترجع الى سياستها السابقة في محاولة التفاهم مع المانيا ، فأن اللورد لانسدون وزير الخارجية البريطانى

---

(1) D.G.P. VOL: 14: PP: 465ff: BUTTERFIELD: P: 19;
(2) BUTTERFIELD, P. 19.

مثلا والذى كان فى قرارة نفســـه ميالا للتفاهم مع ألمانيا ، اظهر عكس مشاعره الحقيقية حيال السكة عندما أخبر الهر كيفنر GEWINNER مدير سكة حديد الاناضـــول بأن بريطانيا تعارض المشـــروع بكل شدة قائلا :

"UNTIL NOW ENGLAND ALONE HAD HELD THE SHORTEST ROAD TO INDIA IN HER HANDS, WITH THE BUILDING OF THE BAGHDAD RAILWAY THIS WILL NO LONGER BE THE CASE". ....

وعلاوة عن هذا التصريح فقد اخبر لانسدون سفير ألمانيا فى لندن بأن بريطانيا بالاستعانة مع روسيا بوسعهما بكل تأكيد ايقاف العمل فى بناء السكة .

وهكذا وضعت نهاية مرحلة المفاوضات الالمانية ـ البريطانية الاولى وظهرت القطيعة بين الطرفين وانصرفت المصالح المالية الالمانية للبحث عن المساعدة من مصادر أخرى غير البريطانية منها[1] .

كانت الدولة العثمانية بحاجة الى المعونة المادية والمعنوية بعـــد ان تكالبت عليها كل من روسيا وبريطانيا وفرنسا من كل جانب ووجدت فى ألمانيا الدولة التى يمكنها ان تمد لها يد العون والصداقة ، فأن تركيـــا كانت تطمع فى الحصول على المعونة الالمانية لمناصرتها ضد غزو روسي محتمل فى منطقة المضايق والبحر الاســـود ، وهى كانت تطمع فى تلك الصداقة لصد غزو فرنسي محتمل على الشواطىء السورية يكون الهدف منه احتلال تلك المنطقة وكانت تريد تلك المعونة من ألمانيا لمقاومة اعتداء بريطانى محتمل على وادى الرافدين خصوصاً عقب ان اظهرت بريطانيا رغبتهـــا الاكيدة فى استعمال القوة فى المنطقة اثناء ازمة الكويت عنـــدما هددت بأستعمال السلاح البريطانى لحماية شيخ الكويت ضد محاولات السيطرة التى حاولت القسطنطينية فرضها عليه .

---

(1) D. G. P. VOL: A: P: 432: ....

وبالاضافة الى كل تلك العوامل والاسباب السياسية التى دفعت بتركيا نحو الاتجاه الى المانيا ، فقد كانت تركيا محتاجة الى رؤوس الاموال الالمانية بشكل محسوس لغرض المساهمة فى تطوير الامبراطورية العثمانية وللحصول على أكبر كمية من المال لقاء منحها امتياز سكة حديد بغداد الى المصالح المالية الالمانية . ولهذه النقطة الاخيرة اهميتها ، ذلك لان الاتفاق المالى النهائى بشأن السكة بين تركيا والمانيا هو أمر لم يتم التوصل اليه ابداً واندلعت نيران الحرب العالمية الاولى والقضية لا تزال موضع الاخذ والرد بين الطرفين .

ويمكن اجمال الموقف الالمانى آنذاك في ان المانيا بعد ان تحولت سياستها حيال الشرق عقب انتهاء عهد بسمارك أخذت تشجع توظيف رؤوس اموالها فى المنطقة ، وتولدت فكرة تمويل مشروع سكة حديد بغداد لدى المصالح المالية الالمانية بمرور الزمن ، وما ان استقرت تلك الفكرة لدى اصحاب رؤوس الاموال حتى اخذت بالترعرع بسرعة كبيرة حتى أصبحت فى النهاية عاموداً من أعمدة السياسة الاقتصادية والعامة لالمانيا في الشرق وعاموداً من اعمدة سياستها الاوربية العامة كذلك ، واستقر عزم الالمان على الوصول بخط السكة المقترح حتى الخليج العربى .

لقد حاولت المصالح الالمانية جاهدة التوصل الى الحصول على مشاركة غيرها من المصالح المالية الاوربية فى المشروع واعلنت عن ذلك فى اكثر من مرة ، غير انها لم تكن مستعدة للتنازل عن المركز الرئيسي الذى كانت تحتله فى المشروع الى اى دولة أوربية اخرى ، وخير دليل على صحة هذا الرأى ما جاء فى تصريح فى ٩ آذار ١٩٠٢ للهر بيلو وزير الخارجية الالمانى اظهر فيه اصرار حكومته على عدم قبول التنازل عن مقعد الرئاسة فى المشروع قائلا :

IT IS A FUNDAMENTAL POLICY OF MINE FOR

GERMANY THAT WE PURSUE NO ACTIVE POLICY ON THE ORIENT AND WE DRAW THE CHESTNUTS FROM THE FIRE FOR NO ONE"(1). ....

ولم تكن الخطوة التى اعقبت هذا الصراع الدبلوماسى بين الدول الاوربية الكبرى سوى حصول المانيا على الامتياز النهائي لسكة حديد بغداد •

امتياز سكة حديد بغداد

اعطى الامتياز النهائى لسكة حديد بغداد في ٥ آذار ١٩٠٢ ، ووقعه من الجانب التركى ذهني باشا وزير الاشغال والتجارة بأسم الحكومة التركية ومن جانب المصالح الالمانية الدكتور زاندر المدير العام لشركة سكة حديد الاناضول • ونص الامتياز على عدة مواد يمكن اجمال اهمها فيما يلى(٢) :-

١ - اعطى الامتياز الحق لشركة سكة حديد الاناضول بتمديد الخط الحديدى من قونية الى بغداد والبصرة عبر (أو باقرب نقطة) من قونية والحميدية وعثمانية وتل حبوش ورأس العين ونصيبين والموصل وتكريت وبغداد وكربلاء والنجف والزبير • مع اقامة فروع للخط الى عدة مناطق اهمها حلب وخانقين ونقطة على الخليج العربى يتفق بشأنها فيما بعد بين الحكومة التركية وأصحاب الامتياز(٣) •

والملاحظ ان نص الامتياز لم يشر صراحة الى اسم الموقع الذى تم الاتفاق عليه في الخليج العربى لتشييد فرع السكة اليه من الزبير ،

---

(1) BULOW BERNARD, FURST VON, DENKWURDIG KEITEN. VOL. 1. PP: 441-442: BERLIN 1931:

(٢) لمراجعة النصوص الكاملة للامتياز : HUREWITZ PP. 452-463; CHERADAME, PP. 180-187.

(٣) المادة الاولى من الامتياز •

غير ان المعروف عموما ان الكويت كانت هى تلك النقطة المقترحة لكى تكون نهاية سكة حديد بغداد .

٢ ـ حددت مدة الامتياز بتسعة وتسعون عاما واعتبرت تلك المدة هى نافذة كذلك بالنسبة لخط سكة حديد انقرة ـ قونية التى انتهى العمل فيها قبل ذلك التاريخ بعدة سنوات[١] .

٣ ـ تعهدت الحكومة التركية بتقديم الاراضى الضرورية الخاصة بمد السكة الى الشركة الالمانية بدون ان تدفع الاخيرة ثمنا لها ، كما ووافقت الحكومة التركية على تخصيص الاراضى الكافية لانشاء الابنية والمستلزمات الخاصة بالشركة والعمل على طوال السكة وبدون مقابل وذلك الى جانب موافقتها على اعفاء ما تحتاجه الشركة من مواد الانشاء والتعمير الخاصة بالسكة من الضرائب الكمركية[٢] .

٤ ـ التزمت المصالح الالمانية الحاصلة على الامتياز بالاشتراك مع المصالح المالية العثمانية لانشاء شركة تدعى بالشركة الامبراطورية العثمانية لسكة حديد بغداد
THE IMPERIAL OTTOMAN BAGHDAD RAILWAY
وذلك لكى تحل محل شركة سكة حديد الاناضول فى القيام بكل الاعمال المتعلقة بمد السكة الجديدة من قونية حتى الخليج العربى. كما وتعهدت شركة سكة حديد بغداد بعدم التنازل أو بيع او تحويل الخط الجديد أو فروعه الى اى شركة اخرى[٣] .

٥ ـ حاولت الحكومة التركية اخضاع شؤون النقل الحربى عن طريق السكة الى رقابتها ، فقد نص الامتياز على وجوب اخضاع نقل

---

(١) المادة الثانية .
(٢) المادة السادسة والثامنة .
(٣) المادة السابعة .

الضباط والقطع والمعدات الحربية فى حالـــة الحرب أو السلم الى رقابة الحكومة التركية[1] •

٦ ـ احتفظت الحكومة التركية لنفسها الحق في سحب الامتياز من الشركة في اى وقت تشاء مقابل دفع تعويض عن المدة الباقية من الامتياز ، كما ووافقت الحكومة على التعهد بدفع قسم من مصاريف انشاء السـكة وعلى دفع ضمان كيلو متريا عن كل كيلو متر من الخط[2] •

٧ ـ اعطيت الشركة الحق فى استغلال كل المناجم التى يعثر عليها لمسافة عشرون كيلو مترا من جانب من جوانب الخط • وهذا الامر كما هو واضـح لا يخلو من فائدته وأهميتـه بالنسبـــة للمصـــالح الالمانية[3] •

٨ ـ اعطيت الشركة الحق فى بناء ثلاث موانىء على نفقتها الخاصة فى كل من بغداد والبصرة والزبير مع القيام بكل الانشاءات الخاصـة باعمال التفريغ والشحن فى تلك الموانىء ، ومنحت الشركة مهلة مقدارها ثمانية سنوات لدراسة الفوائد التى يمكن جبايتها من بنـاء واستغلال تلك الموانىء[4] •

٩ ـ التزمت الحكومة التركية ان تبنى على نفقتها الخاصة كل المراكز والمواقع الحربية على الخط الرئيسي أو فروعـه وفى كل الاماكن التى ترى ان أمر القيـام بمثـــل هـــذه الانشاءات فيها شيئـــا ضروريا[5] •

١٠ ـ اعطيت الشركة الحق فى التنقيب عن المواد الاثرية التى يتم العثور

---

(١) المادة السابعة عشرة •
(٢) المادة التاسعة عشرة •
(٣) المادة الثانية والعشرون •
(٤) المادة الثالثة والعشرون •
(٥) المادة السادسة والعشرون •

عليها اثناء اعمالها وذلك من دون الحاجة الى الحصول على رخصة مسبقة من الحكومة العثمانية فى ذلك الصدد على ان تجرى محادثات بين الشركة والحكومة العثمانية لتقرير مصير الاثار التى يتم العثور عليها[1] .

١١- اشار الامتياز الى ان القانون والمحاكم التركية هى التى تقوم بالبت فى قضايا الخلافات التى تنشأ بين الشركة والحكومة العثمانية وبين الشركة والاشخاص العاديين فى الامور الخاصة بتنفيذ الامتياز وتفسير المواد الواردة فيه[2] .

---

(١) المادة السابعة والعشرون .

(٢) المادة الرابعة والثلاثون .

الباب الثاني

الدبلوماسية الدولية للسكة

امتازت الفترة التى اعقبت اعطاء امتياز عام ١٩٠٢ وحتى اعلان الحرب العالمية الاولى بكونها فترة المفاوضات والمناورات السياسية العنيفـــة بين الدول الاوربية الكبرى لاجل التوصل الى المساهمة أو منع مساهمة الآخرين فى مشروع السكة . ولقد كادت تلك المفاوضات والمناورات التى كانت تسير بين المد والجزر ان تعطى نتائجا ايجابية قائمة على أساس تفاهم الاطراف المعنية لولا قيام الحرب العالمية الاولى .

واعتبرت المشاكل الدولية المتعلقة بسكة حديد بغداد من العناصر الرئيسية للخلافات الاوربية فى الفترة التى سبقت قيام الحرب العالمية الاولى .

وستجرى فى هذا الباب محاولة لدراسة تطور القضية عقب اعطاء المصالح الالمانية لامتياز عام ١٩٠٢ وحتى نشوب الحرب العالمية الاولى ، أخذين كمقياس موقف المانيا التى حصلت على الامتيـــاز ، اتجاه الدول الاخرى المعنية بالموضوع مباشرة وهي تركيا وفرنسا وروسيا وبريطانيـــا وتطور العلاقات الخاصة بالسكة بين ألمانيا وكل واحدة من هذه الدول .

الفصل الاول

تركيا والسكة

لم تخلو العلاقات الالمانية ـ التركية بصدد سكة حديد بغداد من قيام عدد من الصعوبات والمشاكل بين الدولتين ، تلك الصعوبات والمشاكل التى كانت تجعل من أمر استمرار التفاهم والوئام بينهما أمر لا يخلو من صعوباته ٠

فبالرغم من صدق نية المصالح الالمانية فى التحمس للمشروع والسعى الحثيث لتنفيذه ، فقد ثارت بينها وبين تركيا بعض الخلافات وللمشاكل نتيجة للصعوبات المالية فى تركيا وضعف الحالة الاقتصادية لتلك الدولة الامر الذى سبب تأخيراً فى تنفيذ المشروع(١) ٠

كما وان ثورة الشباب الاتراك لعام ١٩٠٨ كادت ان تطيح بالمشاريع الالمانية فى تركيا والى ان تأخذ بريطانيا على عاتقها مشروع السكة ٠

اشترطت المادة الثامنة من امتياز عام ١٩٠٢ لغرض تنفيذ الامتياز وجوب تكوين شركة ذات رؤوس اموال المانية ـ تركية مشتركة تعرف تحت اسم شركة سكة حديد بغداد ٠

وتنفيذاً لما جاء فى المادة المذكورة شكلت شركة سكة حديد بغداد في ١٣ نيسان ١٩٠٣ ٠

وجد الدكتور كيفينر ، المدير العام للبنك الالمانى وشركاؤه في طريقهم عدد من المشاكل الكبرى التى كان حلها لازما عليهم قبل البدء

---

(١) كادت الحالة المالية المتردية في تركيا خصوصا عقب انهيار ماليتها واضطراب حالتها الاقتصادية قبل الحرب العالمية الاولى ان توقف العمل نهائيا في بناء السكة ٠ راجع :
BUTTERFIELD, P. 33, D. G. P: VOL: 17: PP: 439-440:

في الاعمال التنفيذية للمشروع وبطبيعة الحال كانت الصعوبات الخاصة بأيجاد رؤوس الاموال الكافية للقيام بتنفيذ بناء السكة والتي قدرت نفقات انشاءها آنذاك بمائة مليون دولار[1] .

تحمست الحكومة التركية للبدء بتنفيذ العمل في السكة وراحت تطالب بذلك عقب اعطاء الامتياز مباشرة ، فقد اخبر الوزير الاعظم في ١٦ تموز ١٩٠٣ الهر فانلنهايم WANGENHEIM السفير الالماني في القسطنطينية بأن العمل في المشروع يجب ان يبدء في الحال وبأن الحكومة التركية مستعدة لتقديم الضمانات الضرورية وبأن من واجب ألمانيا وتركيا العمل سوية اذا ما ارادتا للمشروع النجاح لان الدول الاخرى لا ترغب الا في تقويض المشروع .

ولم تكن الدوائر المالية الالمانية مستعدة للبدء في تنفيذ العمل في الحال وذلك لعدم وجود رؤوس الاموال الكافية لديها الامر الذي زاد من حدة المطالبة التركية بالبدء في تنفيذ المشروع وتقدم الوزير الاعظم بطلب جديد الى الدوائر الالمانية في ٢٧ تموز ١٩٠٣ ذكر فيه بأن هناك بعض الدول التي تسعى لتثبيط عزيمته واجباره على التخلي عن مشروع السكة وذكر الوزير كذلك في طلبه بأن سفير بريطانيا وفرنسا اخبراه ان من صالح الحكومة التركية السير حسب سياسة المراضاة لهاتين الدولتين .

---

(١) اشتغل الدكتور كيفينر DR GEWINNER منذ شبابه في الاعمال المالية والصيرفية ، وقد اختير كأحد مدراء البنك الالماني في عام ١٨٩٤ وأصبح مديرا عاما للبنك الالماني عام ١٩٠١ بدلا من الدكتور جورج فون سيمنس ، ولعب كيفينر دورا هاما في نشاط البنك الالماني في الامبراطورية العثمانية ، وبصفته مديرا للبنك الالماني أصبح مديرا لشركة سكة حديد الاناضول وشركة سكة حديد بغداد من بعدها ، ويعتبر من الشخصيات القوية التي كانت تقف دائما خلف المفاوضات الدولية بشأن سكة حديد بغداد .

والواقع ان فحوى الطلب الاخير الذى تقدم به الوزير الاعظم العثمانى قد لا يعدو كونه مجرد مناورة سياسية أريد بها حث المانيا على التعجيل بتنفيذ المشروع ، فليس هناك اى دليل مادى يثبت صحة مزاعم الوزير الاعظم هذه ولم نعثر على أى وثيقة رسمية من الوثائق الالمانية او البريطانية أو الفرنسية الخاصة بسكة حديد بغداد جاء فيها ما يثبت صحة اقواله اللهم الا اقواله الشخصية هذه بحدذاتها ، واغلب الاحتمال كما اشرنا اليه ان الدوائر التركية هى التى اختلقت هذه الرواية كمناورة لحث الدوائر الالمانية على التعجيل بتنفيذ التزاماتها الخاصة بالسكة .

كانت المشاكل والخلافات بين الدول الاوربية مبعث الارتياح لدى الدوائر التركية دائما لان تلك الاوساط التركية كانت ترى فيها ابعاد للدول الاوربية عن محاولة التدخل فى تركيا والتفاهم فيما بينها بشأن سياسة موحدة اتجاه الاخيرة . ومن هنا نرى ان المباحثات التى جرت في مطلع القرن الحالى بين بريطانيا وروسيا لتسوية خلافاتهما المختلفة اعتبرت بالنسبة لها كمبعث للقلق ، فان موضوع الخلاف البريطانى - الروسي حول ايران كان من بين الامور التى تناولتها تلك المباحثات وخشت تركيا ان تؤدى تلك المباحثات الى التفاهم حول اقتسام بعض اجزاءها القريبة من تلك المنطقة .

وزاد من حدة القلق العثمانى قيام سينوفيوف SINOWIEW سفير روسيا فى تركيا بأخبار الحكومة التركية انه فى حالة حصول اتفاق بريطانى - روسي نتيجة للمباحثات الجارية ، فأن التفاهم المذكور سيكون موجها ضد سكة حديد بغداد بصفة مباشرة .

ونتيجة لكل ذلك عاد الباب العالى الى المطالبة والالحاح بالتعجيل من أمر انشاء السكة ، واجابت الدوائر الالمانية على المطالبة التركية

---

(1) D. G. P. VOL: 17: PP: 449-450: ....

بالجواب التقليدي الذي كانت تقدمه اليها في مثل هذه الحالات وهو ان الشروع في العمل سيبدء حال الحصول على رؤوس الاموال اللازمة والضمانات الكيلو مترية الضرورية(1) ٠

---

(1) شرعت شركة سكة حديد بغداد في تحضير رؤوس الاموال اللازمة لتنفيذ العمل عندما طرحت للبيع اسهم الشركة والتي بلغت قيمتها ٤٥ مليون فرنك ، وحصلت الاوساط الالمانية على نصيب عال من تلك الاسهم بعكس الاوساط الفرنسية ، فبالرغم من اتفاق ١٨٩٩ بين البنك الالماني والبنك العثماني ، فأن رفض الحكومة الفرنسية الرسمي السماح لاسهم سكة حديد بغداد التداول في البورصة الفرنسية ، قد وجه ضربة قوية الى المساهمة الفرنسية بشكلها الواسع في المشروع ، غير ان الشركة استطاعت على أي حال من الاحوال بيع كل اسهمها بعد ان تعهدت الحكومة التركية بتغطية تلك الاسهم وبضمانها ، وبدأت التحضيرات الاولية للبدء في العمل وتنفيذ الجزء الاول من السكة والممتد من قونية الى بلكرلو BULGURLU والبالغ طوله ٢٠٠ كيلو متر تقريبا في تشرين الثاني عام ١٩٠١ ٠

وأخذ العمل يسير بسرعة عقب ذلك وانتهى العمل في الجزء المذكور عام ١٩٠٤ وتم افتتاحه بصورة رسمية في ٢٥ تشرين الاول ١٩٠٤ وهو اليوم المصادف لعيد ميلاد السلطان عبدالحميد وحصلت الشركة على أرباح مادية كبيرة من جراء بناء ذلك القسم ، اذ استطاعت ان ترفر ما يزيد على الثلاثة ملايين ونصف المليون من الفرنكات من مجموع المبالغ المخصصة لبناء ذلك القسم ٠

وكانت الاسهم المالية للشركة موزعة بين المصالح المالية الدولية على النحو التالي :

٨٠٪ من الاسهم لمجموعة من المصالح المالية الدولية التي ترأسها البنك الالماني ٠

١٠٪ من الاسهم للحكومة العثمانية ٠

١٠٪ من الاسهم لشركة سكة حديد الاناضول ٠

أما اعضاء مجلس ادارة الشركة والبالغ عددهم سبعة وعشرون عضواً ٠ فكانوا ينتمون الى جنسيات مختلفة على النحو التالي :

٨ المان يختارهم البنك الالماني ٠

لم تضع امثال هذه الاجوبة الالمانية نهاية لذعر السلطان عبدالحميد وتخوفاته ، فقد أستلم الاخير صحيفة من لنـــدن فى تموز ١٩٠٦ تدعى بوجود مفاوضات بريطانية ـ المانية لاجل التوصل الى الحصـــول على

---

٣ المان تختارهم شركة سكة حديد الاناضول ٠
٨ فرنسيين يختارهم البنك العثمانى ٠
٤ اتراك ٠
٢ سويسرين ٠
١ نمساوى ٠
١ ايطـــالى ٠

وبدء التحضير فى العمل لانجاز القسم الثانى من الســـكة عقب الانتهاء من انجاز قسمها الاول ، غير ان الصعوبات كانت على الابواب ، فأن الاراضى التى تعقب بلكرلو هى اراضى جبلية تشكل قسما من جبال طوروس الشاهقة ، ووقفت الصعوبات المالية الخاصة بالحصـــول على رؤوس الاموال الكافية امام الشركة لصعوبة العمل فى ذلك القسم وتطلب وقتا ومجهوداً اضافيا لانجازه ، ولم يكن بأستطاعة الحكومة التركيـــة اصدار أسهم جديدة لضمان رؤوس الاموال المستخدمة فى القسم الثانى ـ قدرت قيمة تلك الاموال بخمسين أو ستين مليون فرنك ـ كما وان الفوائد التى دفعتها الحكومة العثمانية والمبالغ التى دفعتها عقب اصدارها لاسهمها الاولى المخصصة لبناء القسم الاول من السكة قد اثقل كثيراً من كاهل الميزانية العثمانية ٠

ولم يكن باستطاعة الحكومة العثمانية الخروج من هذا المأزق الا عن طريق زيادة الضرائب المفروضـــة على الواردات فى الامبراطورية العثمانية ، غير ان مثل هذا الامر كان مشروطا بموافقة الدول الـكبرى عليه بموجب اتفاقية دولية ، ذلك لان تركيـا كانت مرتبطة مـع الدول الكبرى بموجب اتفاقية دولية حددت بمقتضاها نسبة الضرائب التركية على الواردات بمقدار ٨٪ ٠

وطلبت الحكومة التركية من الدول الكبرى عام ١٩٠٣ ان يسمح لها بزيادة نسبـة الضرائب الـكمركية الى ١١٪ غير ان الطلب لم يلاق قبولا من الدول المعنية ، ولم تستطيع تركيـا الا فى عام ١٩٠٦ وعقب

مساهمة ألمانية فى مشروع السكة • ولم يكن لذلك النبـــأ من صحة فى الواقع لان كل من الدولتين لم تكن مستعدة آنذاك للاتفاق للتوصل الى مثل تلك الاتفاقية ، واعلن السلطـــان عقب ذلك انه لا يرضى تحت اى ظرف من الظروف فى ان تساهم انكلترا فى المشروع •

مفاوضات طويلة ، من الحصول على موافقة الدول الكبرى على أمر زيادة نسبة الضرائب الكمركية بمقدار ٣٪ وعلى ان تبدء تلك الزيادة فى الدخول ضمن نطاق التنفيذ الفعلى اعتباراً من تموز ١٩٠٧ ، غير ان تركيا بقت حتى عقب حصولها على الزيادة المرجوة عاجزة على توجيه المبالغ التى تحصل عليها من جراء تلك الزيادة نحو سد نفقات التزاماتها فى سكة حديد بغداد وذلك لان الشروط التى فرضت نتيجة للمساعى البريطانية والروسية والفرنسية للموافقة على تلك الزيادة ، كانت تجعل من الصعب على تركيا توجيه ما تحصله من مبالغ الزائدة نحو المساهمـــة فى بناء السكة ، فمن جملة تلك التقييدات التى فرضت على تركيا ما جاء فى واحد من بنود الاتفاقية الخاصة بزيادة نسبة الضرائب الكمركية ، فقد نص ذلك البند على وجوب توجيـــه ثلاثة ارباع الفوائد الجديدة التى تحصل عليها تركيا نحو اصلاح منطقة مقدونيا •

غير ان الوضع المالى لتركيا عام ١٩٠٨ سمح لها على اى حال من الاحوال من الايفاء ببعض التزاماتها حيـال سكة حديد بغـــداد لغرض الاسراع فى المساهمة فى العمل فى الســـكة ، ففى ٢ حزيران من ذلك العام صدرت ارادة من الباب العالى بالسماح بتمديد السكة من بلكرلو وحتى حلب لمسافة تقرب الثمانمائة كيلومتر • وبدأت الاستعدادات فى الحصول على رؤوس الاموال لانجاز القسم عن طريق الحصول على القروض بعد ان وضعت فائدة مقدارها ٤٪ على تلك القروض •

على ان الموقف العام فى تركيا لم يلبث ان تغير عقب ذلك التاريخ بشهر واحد ، فقد حصل الانقلاب العثمانى الذى قاده شباب الترك من الضباط ، ذلك الانقلاب الذى رمى الامبراطورية العثمانية بكاملها تحت نيران القلق والتخوف الامر الذى جعل شركة سكة حديد بغداد تتباطىء وتتخوف من الاسراع فى تنفيذ التزاماتها الخاصة بتنفيذ القسم الثانى من السكة منتظرة ان تنجلي الاوضاع وتستقر من جديد فى الامبراطورية العثمانية •

على ان ألمانيا المحتاجة فى الواقع الى رؤوس الاموال البريطانيـــة لانجاز المشروع استطاعت ان تهدىء خواطر السلطات التركيـــة بعض الوقت ذاكرة ان الاخبار القائلة بوجود مفاوضات ألمانية ـ بريطانيـة لا نصيب لها من الصحة وبأنها ترجو انجاز القسم الثانى من الخط ـ عبر طوروس وامانوس ـ بدون اى مساعدة أجنبية(١) •

لقد كان السلطان عبدالحميد متحمسا للغاية الى التوصل الى بنـــاء السكة ، غير ان احلامه كانت تصطدم دائما بالواقع المبني على أساس عدم وجود الامكانيات المادية الكافية لدى حكومته لاجل المساهمة فى الاسراع بتنفيذ المشروع ، ومن الجهة الاخرى فقـــد كان السلطان التركى وهو الصديق الحميم لالمانيا ، لا يرغب فى اشـــراك اى طرف جديد فى المشروع ، ولهذا السبب فقد كانت اصغر الاشاعات القائلة بأحتمال مساهمة دولة أوربية أخرى مع ألمانيا فى المشروع تدخل فى قلبه الذعر والخشية وتجعله يسارع فى طلب التأكيدات والتوضيحات • ولنضرب على سبيل

وخلع السلطان عبدالحميد عقب الانقلاب وبدأت الاوضاع تستقر بايدي الضباط الاتراك ، غير ان الشركة لم تتخلى عن موقف التماهل حتى كانون الاول ١٩٠٩ ، ففى ذلك الشهر قامت الشركة بانشاء شركة بناء أخذت على عاتقها مهمة انشاء القسم الجديد من الســكة عبر جبـــال طوروس وامانوس ، كما وقامت مجموعتان من المصالح الالمانية ـ الفرنسية المشتركة فى خلال خريف نفس العام فى المساهمة فى القروض الثانية والثالثة لسكة حديد بغداد مجهزة بذلك المبالغ الضــرورية للبدء فى العمل • راجع :

D. G. P. VOL: 25: PP: 214-215, REPORT OF THE BAGHDAD RAILWAY COMPANY 1903, ISTANBUL 1904; PAUL IMBERT, LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD; REVVE DES DEUX MONDES, VOL. 197. PARIS 1907; YOUNG, CORPS DU DROIT OTTOMAN, VOL. 3. PP. 221-28; E. M. EARLE. TURKEY, THE GREAT POWERS AND THE BAGHDAD RAILWAY, PP. 91-97.

(1) D. G. P. VOL: 25: P: 217:

المثال بعض الحوادث التى جرت عام ١٩٠٧ ، ففى حزيران عام ١٩٠٧ أعلن منير باشا عن قلق الحكومة التركية ازاء الاشاعات القائلة بأن هناك ثمة مفاوضات بين المانيا وفرنسا وانكلترا ازاء السكة •

ولاجل طمئنة السلطان من جديد قام الهر فون مارشال سفير ألمانيا فى القسطنطينية بأخبار السلطان بأن المصالح الالمانية ستبدء نشاطها من جديد فى العمل على بناء السكة حالما يصدر السلطان ارادة بالبدء فى العمل وتقديم ضمان رؤوس الاموال المستخدمة فى المشروع ولما كان السلطان عبدالحميد يخشى من بريطانيا خشية كبيرة فى حالة اصداره مثل تلك الارادة لتخوفه من رد الفعل البريطاني حيالها ، فقد بقيت قضية اصدار الارادة معلقة بين الاخذ والرد[١] •

وهكذا اعتبرت الاوساط المالية الالمانية الارادة التى اصدرها السلطان لتمديد الخط فى ٢ حزيران ١٩٠٨ بمثابة نصر لها •

اعقب الانقلاب العثمانى لعام ١٩٠٨ فترة من البرود فى العلاقات الالمانية ـ التركية فقد اصبح الالمان مبعدين عن التأثير السياسى فى الاوساط الرسمية العثمانية ، وبات مشروع سكة حديد بغداد بكامله يلاقى الكثير من الصعوبات ووجه سؤال الى الحكومة التركية فى البرلمان العثمانى يتعلق بسكة حديد بغداد الامر الذى اعتبر كنوع من الاهانة للشركة الالمانية التى بقيت حتى ذلك الحين تمتع بمركز وامتيازات هامة ومتعددة فى تركيا[٢] •

على ان السفارة الالمانية فى القسطنطينية استلمت عقب ذلك اعتذاراً رسمياً من الحكومة التركية شرحت فيه الحكومة التركية الموقف قائلة بأن الحكومة التركية لا ترغب فى تهديد كيان مشروع السكة ، وان

---

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٢٥١ ـ ٢٥٣ •

(2) EARLE; P. 96; BUTTERFIELD. P. 25: .....

القضية تتعلق بالمشروع من الناحية الاقتصادية التى من واجب الشركة نفسها ان تشعر بها • فقد اقترحت بعض الاوساط التركية ان يمتد خط السكة الى الاسكندرون ومنها الى حلب بدلا من ان يقطع الخط اراضى قاحلة وغير منتجة تم الاتفاق على ان يمر بها الخط المذكور بموجب امتياز عام ١٩٠٣ ، غير ان اقتراح تلك الاوساط لم يكن عمليا آنذاك ، فان سكة حديدية تسير بمحاذاة ساحل البحر لا يمكن الدفاع عنها بصورة سهلة فى أيام الحرب(١) •

لم يكن التهديد بالخطر قويا بالنسبة للشركة الالمانية ويعود الفضل فى ذلك والى حد كبير الى انها كانت قد اكملت شطراً من مشروع السكة الامر الذى قوى من مركزها ، فبعد رحلة بالسكة الحديدية قام بهـا طلعت باشا وزير الداخلية العثمانى فى تشرين الاول ١٩٠٩ برفقة جواد بك وزير المالية من انقرة الى قونية ، عاد الوزيران الى القسطنطينية وهما فى اشد حالات التحمس والرضى عن المشروع • وانتهز السفير الالمانى فى القسطنطينية تلك الفرصة لكى يعلن بأن من الواجب السير قدماً في بناء السكة بدون اى تأخير

وهكذا انتهت الازمة بين فتيان الاتراك والمانيا بشأن سكة حديد بغداد وعادت الدوائر التركية الرسمية الى مد يد الصداقة الى المانيا والى مطالبتها بالاستمرار فى العمل الحثيث فى المشروع والتحمس فى سبيله •

والواقع ان الدوائر التركية لم تكن مخيرة تماما بين ألمانيا وبريطانيا، فأن الاطماع البريطانية فى منطقة وادى الرافدين والكويت كانت تدفع الاتراك الى الحذر الدائم من بريطانيا ، وهكذا لم تتحمس الاوساط التركية الجديدة الى فكرة احلال شركة بريطانية فى بناء السكة محل الشركة الالمانية كما وانها لم تتحمس كذلك الى الفكرة القديمة القائلة

---

(1) D. G. P. VOL: 27: PP: 561-68; BUTTERFIELD P. 25.

بامكانية المساهمة البريطانية مع المصالح الالمانية لاتمام المشروع ٠

وهكذا رفض حلمي باشـــا الوزير الاعظم العثمـــاني فكرة تقسيم مشروع السكة بين عدة دول مختلفة واعلن ان مثل هذه الفكرة لا يمكن قبولها الا اذا كانت حصة تركيا في تلك القسمة معادلة لنصيب اى دولة أخرى فيها ، واعلن ان تركيا تفضل بناء السكة بنفسها في القسم المزمع انشاءه من بغداد الى الخليج العربي على ان تعطي بريطانيا امتياز مد تلك السكة وان تصبح تلك الدولة بالنتيجة الدولة ذات القوة والنفوذ والسيطرة على تلك المنطقة ٠

وعلقت الاوساط الالمانية في القسطنطينيـــة على تصريحات الوزير الاعظم بأن الحكومة الالمانية ترى في فكرة قيام تركيا نفسها ببناء الجزء الجنوبي من الســـكة من بغـــداد وحتى الخليج العربي ، نصراً كبيراً لبريطانيا لان قيام تركيا بمفردها بتلك العملية يعني عدم امكانيـــة انجاز العمل في السكة نهائيا[1] ٠

غـــير ان الاوساط التركية بقيت تطور فكرة قيامهـــا ببناء الجزء الاخير من السكة خصوصا في صيف عام ١٩١٠ واخذت تلك الاوساط تظهر رغبتها في ان تتراجع ألمانيا عن حقوقها في بناء ذلك القسم ، غير ان الاوساط الالمانية اصرت على موقفها السابق الخاص بالاعـــلان عن عدم رغبتها في قيام الاتراك أنفسهم ببناء ذلك القسم ٠

ونتيجة للموقف الاخير قامت الحكومة الالمانية في ٢٦ تموز ١٩١٠ بأخبار رفعت باشا وزير الخارجية التركي ان الحكومة الالمانية لا يمكنها التخلي عن حقوقها بدون مفاوضات أو شروط خاصة[2] ٠

---

(1) D. G. P. VOL: 27: PP: 567-68; BUTTERFIELD; P. 25.

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٤٦ ـ ٦٤٧ ٠

ولم تتخذ الاوساط المالية الالمانية نفس الموقف الرســـمى الذى اتخذته الحكومة الالمانية ، بل اتخذت موقفـــاً مغايراً له ، فقد كانت المصالح الالمانية تهتم بانهاء المشروع بأى شكل من الاشكال وكانت تلك المصالح تتيجة لذلك موافقة على اشراك جهات اخرى فى مشروعها طالما كان أمر عدم امكانها القيام بأنجاز السكة بصـــورة فردية امراً ظاهراً لديهـــا .

ولبيان موقفها الاخير قامت تلك المصالح الالمانية بأرسال مذكرة الى السفارة الالمانية فى القسطنطينية فى ٢١ أيلول ١٩١٠ اوردت فيها النقاط التى يمكن على أساسها قبول التفاوض مع الحكومة التركية بشأن المشكلة. ويمكن تلخيص تلك النقاط فيما يلى :

١ ـ ان شركة سكة حديد بغداد تعلن عن موافقتها على التنازل لتركيـا عن حق بناء القسم الممتد من بغداد الى الخليج العربى من الســكة فيما لو تعهدت الحكومة التركية ببناء ذلك القسم خلال فترة معينة من الزمن من جهة وبالقيام بادارته بنفسها من الجهة الاخرى على ان تعود حقوق البناء الى الشركة الالمانية من جديد فيما لو لم تستطع تركيا القيام بتلك التعهدات .

٢ ـ ان تقوم الحكومة التركية بأستخدام فائض وارداتها المختلفة لاجـل الاسراع فى تمديد الخط نحو بغداد .

٣ ـ ان يسمح لشركة سكة حديد بغداد بمد خط فرعى من حلب الى الاسكندرون وخط فرعى آخر من نقطـة على الخط الرئيسي الى ماردين على ان تقوم الحكومة التركية باعطاء ضـــمان كيلو مترى للخطين يعادل مقداره نفس المقدار الذى ضمنت فيه الخط الرئيسي بموجب امتياز عام ١٩٠٣ .

وأمام هذه المقترحات التى حاولت المصالح الالمانيـة عن طريقهـا

التعجيل بالعمل مع ابقاءها على حقوقها لم تظهر الحكومة الالمانية الكثير من العناء والتصلب في الرأى بل رأت فيها وسيلة للخلاص من مأزقها اتجاه تركيا وترضية للرأى العام الالماني وابقاء للوجود الالماني في المنطقة خصوصاً وان اقتراح تمديد فرع للخط نحو الاسكندرون فيه تهديد الماني للوجود البريطاني في البحر الابيض المتوسط •

ارادت تركيا من طلب أمر تراجع ألمانيا عن الحق في بناء السكة في قسمها الجنوبي ان تسوي عن طريق ذلك عدد من المشاكل المعلقة بينها وبين بريطانيا وقد رأت بأنها ستكون في موقف المفاوض القوى امام بريطانيا فيما لو استطاعت وضع الجزء الجنوبي من المشروع في يدها عند القيام باجراء المفاوضات •

سئل الفون مارشال سفير المانيا في القسطنطينية عن ماهية الشروط الالمانية التي تريد فرضها على الحكومة التركية لكي تقبل حكومته التراجع عن حقها في بناء القسم الجنوبي من الخط الى تركيا ، فأجاب ان من الصعب القيام باى عمل ما لم يتم اعطاء الضمانات الكافية لمد السكة نحو بغداد •

اظهر البنك الالماني في تلك الآونة بالذات عدم اعتراضه على قيام عدد من المصالح البريطانية بتشييد القسم الممتد جنوب بغداد من الخط ، وجاء تصريح جديد للفون مارشال معلقا على الموقف الجديد يذكر فيه ان شركة سكة حديد بغداد تطالب بالحصول على شرط الدولة المفضلة في حالة التراجع عن حق بناء القسم المذكور على ان يقدم اليها تعويض مالي كذلك نتيجة للخسائر التي ستلحق بها من جراء تراجعها[1] •

بقيت الخلافات الالمانية ـ التركية بشأن السكة غير جدية تماماً بالرغم

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٥٥ ـ ٦٥٦ ، ٦٧٤ ـ ٦٧٥ ، ٦٧٨ ـ ٦٨٠ ، ٦٨١ ـ ٦٨٢ •

مع وجودها المستمر فقد ذكر حقى باشا انه يوافق على اعطاء شركة سكة حديد بغداد حق مد سكة حديدية نحو الاسكندرون وان يعطيها حق استغلال الميناء فى تلك المنطقة بالاضافة الى اعطاء الشركة الضمانات الكيلو مترية المطلوبة لمد السكة الى بغداد فيما لو قامت الشركة اعطاءه الضمانات التى تمكنه من اخبار الحكومة البريطانية بأن شركة سكة حديد بغداد مستعدة على التنازل عن كل حقوقها فى القسم الواقع جنوب بغداد من الخط ، وذكر حقى باشا كذلك بان الهر كيفينر مدير البنك الالمانى وعده ذلك الامر عام ١٩٠٩ غير ان الوعد المذكور لم يوضع بصورة كتابية .

اظهر البنك الالمانى فى ٧ آذار ١٩١١ انه مستعد لقبول النقاط التاليـة :

١ ـ استعداد المصالح الالمانية التى تسيطر على شركة سكة حديد بغداد التنازل عن كافة حقوقها فى بناء السكة جنوب بغداد الى شركة تركية وفق شروط يمكن الاتفاق بشأنها مع الحكومة التركية .

٢ ـ ان الشركة تحتفظ بحقها فى الحصول على شرط الدولة المفضلة في السكة فى ذلك القسم الجنوبى منها .

٣ ـ تعويض شركة سكة حديد بغداد مقابل تنازلها عن الامتياز وعدد من الامتيازات والفوائد .

اشتمل العرض الالمانى الاخير على نقاط تفيد كل من الطرفين ، فأن تركيا سيصبح بمقدرها عقب توقيع الاتفاق مع الشركة الالمانيـة التصرف بحرية فى منطقة الخليج العربى وتقوية مراكزها المهددة هناك أمام الاطماع البريطانية ، أما الالمان فأنهم ارادوا ان يضمنوا عن طريق ايرادهم شـرط الدولة المفضلة الحصول على نفس الامتيـازات والحقوق التى يمكن ان تحصل عليها اى دولة أخرى يمكن ان تقوم بانشاء القسم الذى سيتنازلون عن بناءه[1] .

---

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٨١ ـ ٦٨٢ .

لاقى بيان البنك الالمانى رضى لدى الحكومة التركية وقرر مجلس الوزراء التركى القيام بتوقيع الاتفاق الخاص لمد السكة نحو بغداد واعطاء الشركة الالمانية حق مد خط فرعى نحو الاسكندرون وبناء ميناء هنـــاك وطالب المجلس من ألمانيا فى نفس الوقت التنازل عن حقوقها فى القســم الجنوبى من الخط .

وقعت المصالح الالمانية فى ٢١ آذار ١٩١١ مع الحكومة التركية على اتفاق عــام قدمت الحكومــة التركيـــة بموجبــه الى شركــة سكة حديد بغداد الضمانات المطلوبة لغرض مد السكة نحو بغداد كمـا واعطتها حق بناء خط فرعى من مدينة العثمانية الى الاسكندرون مع اعطاءها الحق فى بناء ميناء هناك[1] .

وفى نفس الوقت قامت الشركة الالمانية بابلاغ السلطات العثمانيــة عن موافقتها على التنازل عن حق بناء القسم الممتد من بغـــداد الى الخليج العربى من الخط شريطة ان تحصل المصالح الالمانية فى حالة اعطاء حق بناء ذلك القسم اى دولة أخرى على نفس الشروط والمزايا التى يمكن ان تحصل عليها تلك الدولة من جراء قيامها ببناء القسم المذكور[2] .

سبب تطور العلاقات الالمانية ـ الروسية مصـــدر قلق جديد لدى الاوساط التركية . فلقد دخلت كل من ألمانيا وروسيا فى مفاوضات جدية فى نهاية عام ١٩١٠ لغرض التوصل الى حل خلافاتهما الخاصة بمنطقـــة الشرق الاوسط وثارت الاوساط التركية ضد المانيا واصفة اياها بالخلو من روح الصداقة والائتمان خصوصاً عقب ان نشرت الصحف اللندنية في ٦ كانون الثانى ١٩١١ مسودات اتفاقية بوتسدام التى تم الاتفاق على عقدها بين ألمانيا وروسيا والمتضمنة احترام المانيا لمناطق النفوذ الروسية فى منطقة شـــمال

(1) F. H. BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD BAHN. P. 56.

(٢) المصدر السابق ، ص ٥٦ .

أو ان مقابل تعهد روسيا تعديل موقفها المعادي لسكة حديد بغداد(١) .

ولاجل طمئنة الحكومة التركية وتسكين عواطفها الثائرة قامت السلطات الالمانية بابلاغ الفون مارشال سفيرها بالقسطنطينية ان يخبر الحكومة التركية ان ألمانيا تعتبر كل منطقة وادى الرافدين اراضى تركية وبأنها سوف لا تدخل فى مفاوضات مع اى دولة أخرى بشأن تلك المنطقة بدون ابلاغ الحكومة التركية .

ولما كان الفحوى الكامل لمعاهدة بوتسدام سرياً حتى ذلك الوقت ـ لم تعلن النصوص الكاملة للمعاهدة المذكورة الا في آب ١٩١١ ـ ، فقد اعادت تأكيدات الالمان بعض الاطمئنان الى الاوساط العثمانية وابلغ الفون مارشال الحكومة الالمانية في شباط ١٩١١ ان المفاوضات التركية ـ الالمانية بشأن سكة حديد بغداد سائرة فى طريق مرضي(٢) .

---

(١) حول معاهدة بوتسدام راجع الفصل الثالث من هذا الباب .

(٢) كانت السياسة الالمانية فى تلك الفترة ترمي الى ابداء بعض التحفظات اتجاه الحكومة التركية ، ففى ٢٦ نيسان ١٩١٣ طلب محمد شوكت باشا من المانيا ان تزيد من ارسال المدرسين المخصصين لتدريب وتقوية الجيش التركى ، وجاء طلب الوزير التركى المذكور فى واقع الامر كنتيجة لسياسة حفظ التوازن بين المساعدات التى كانت تتلقاها تركيا من ألمانيا وبريطانيا ، فقد اعتقدت تركيا بان الاعتماد على هاتين الدولتين سيساعدها فى اعادة تنظيم تركيا الجديدة .

ورحب السفير الالمانى بالطلب التركى وكتب الى حكومته طالبا الموافقة عليه شارحا فى نفس الاونة سياسة التوازن التركية ، غير ان وليهام الثانى قيصر المانيا لم يكن متحمسا لتلك المطالب ، وكتب على طلب السفير الالمانى معلقا ان فى الطلب الكثير من النيات الحسنة غير ان الكثير منها خياليا ، ففى الواقع ان هذا التدخل من قبل اطراف عديدة فى تركيا سيكون وسيلة لزيادة حراجة الموقف هناك واداة للتشجيع على تقسيم ذلك البلد بين الدول الكبرى . واستطرد القيصر الالمانى في تعليقه كاتبا : « ومن الناحية الاخرى فان جيشا تركيا منظما قد يستعمل

الهت حروب البلقان الحكومة التركية عن القيام بأى خطوات جدية جديدة فى موضوع سكة حديد بغداد ، اذ صـــرفت تلك الحروب انتباه الحكومة التركية ونشاطها لاجل الانتهاء منها واعادة الاستقرار الى منطقة البلقان المضطربة ، وعندما انتهت تلك الازمة بالنسبة لتركيا كانت احوالها المالية بحالة يرثى لها لدرجة ان مشاريع بناء الســـكك الحديدية فى تلك الدولة كانت تمر بمرحلة التهديد بتأجيل الاستمرار فيها .

غير ان الحاجة اجبرت البنك الالمانى على التقدم بمزيد من المطالب للحكومة التركية بشأن زيادة مساهمتها فى بناء السكة ، ففى ١٣ تشرين الثانى ١٩١٣ قدمت المصالح الالمانية مذكرة الى الحكومة التركيـــة تناولت النقاط التالية :

١ ـ عدم موافقتها على بناء القسم الممتــــد من الزبير الى الخليج العربى بواسطة دولة أجنبية بلا تفاهم سابق .

٢ ـ يجب ابقاء الملاحة فى شط العرب حرة ومفتوحة للجميع .

٣ ـ يجب السماح لالمانيا بحرية الملاحـــة فى نهري دجلة والفرات وان تفرض ضريبة موحدة على السفن فى هذين النهرين .

٤ ـ ان يتم تنظيم اعطاء الضمانات المالية اللازمة لبناء سكة حديد بغداد .

٥ ـ اذا ما رغبت فرنسا فى الحصول على امتياز لاستغلال احـد الموانىء الموجودة على البحر الابيض المتوسط فأن من حق المانيا الحصول على مثل هـــذا الامتياز فى المنطقة المحصورة بين انطاكيـــة وسيليفاكا (1)SELEFKA

واعقبت الحكومة الالمانية هذه المذكرة بمذكرة ثانية مساعدة لمذكرتها الاولى اكدت فيها على النقطتين الثالثة والخامسة من المذكرة السابقة علاوة على النقاط التالية :

ضد المانيا أو ضد سكة حديد بغداد » . راجع :
FAY. THE ORIGINS OF THE WORLD WAR VOL. 1. PP. 504-6.

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 526-270:

١ ـ ان يسمح لشركة سكة حديد بغداد بتشغيل السفن والبواخر النهرية لاغراض النقل بين محطات القطار فى نهري دجلة والفرات .

٢ ـ ان يجعل شط العرب صالحا للملاحة وان تستمر المحافظة على ذلك.

٣ ـ ان تحدد الضريبة النقل فى نهري دجلة والفرات بحد أعلى مقداره فرنك واحد على كل طن انكليزى .

٤ ـ ان تمنح شركة سكة حديد بغداد بصورة انفرادية حق مد سكة حديد حلب ـ مسكنه .

وطالبت المصالح الالمانية ان تحدد حصة المانيا من الملاحة النهرية فى نهري دجلة والفرات بمقدار ٢٠٪ من الملاحة الكلية فيه[١] .

ولم تعط المذكرتان الالمانيتان أى نتيجة ايجابية ، فقد كان الوزير التركى جواد بك موجودا فى باريس آنذاك لغرض عقد قرض مع البنوك الفرنسية ولم يكن قادراً على الذهاب الى برلين لانهاء الموضوع ، ومن الجهة الاخرى كان حقى باشا ـ الذى كانت الاوساط الالمانية تعطف عليه ـ هو الاخر مشغولا فى القسطنطينية ولم يمكنه ذلك الامر من الذهاب الى برلين للاتفاق مع ألمانيا مباشرة حول ما ورد فى المقترحات التى قدمتها الاخيرة[٢] .

اعتبرت المصاعب المالية فى الواقع من المصاعب الاساسية التى كانت تحول بين تركيا والتفاهم مع ألمانيا بشأن السكة ذلك لان الالمان طالبوا تركيا بتقديم الضمانات المالية الخاصة بالسكة الامر الذى لم يكن باستطاعة وزير المالية التركى الاجابة عليه .

شكل الموقف الالمانى المتصلب حيال تركيا واصرارها على استحصال

---

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦١٨ .
(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٣٨ .

الضمانات المالية رد فعل وخيبة أمل لدى الاوساط الرسمية التركية وسعر المسؤولون هناك ان المانيا لم تكن الصديق الحميم لتركيا كما كانت تدعي وقال وزير المالية التركي معلقاً على موقف ألمانيا المتردد اتجاه تركيا في قضايا البلقان ان ألمانيا تخلت عن تركيا في قضية رومانيا وان الشعب التركي لا يشعر نحو ألمانيا بالصداقة عقب ذلك .

لم يخل تصريح الوزير التركي من الصحة فقد كانت سياسة الحكومة الالمانية ـ كما مر ذكره سابقاً في قضية المدرسين الالمان ـ ترمي الى ابداء بعض التحفظات ازاء تركيا ولم تتخذ موقفا متحمسا من تأييد تركيا في المؤتمر الذي اعقب حروب البلقان .

وبالرغم من ان الموقف الالماني الاخير كانت له مبرراته المستندة على عدم ضرورة اقحام ألمانيا في اخطار قضية البلقان الملتهبة ، فأنه كان على اى حال موقفا سلبيا حيال تركيا الامر الذي سبب رد الفعل لدى الاخيرة واضعاف المراكز الالمانية لديها .

ظلت المانيا مصرة على فكرة الاسراع في مد السكة واعطيت التعليمات اللازمة الى الفون فانكينهايم VON WANGENHEIM السفير الالماني في القسطنطينية ان يخبر الحكومة التركية بأن المانيا سوف تعود عن أمر تراجعها عن بناء القسم الجنوبي من السكة في حالة عدم اسراع تركيا تقديم الضمانات المالية المطلوبة .

غير ان المذكرة الالمانية لم تحدث صداها لدى الاوساط التركية وشعر البنك الالماني في تموز عام ١٩١٤ بأن الاستمرار في المفاوضات هو أمر بلا فائدة .

وكانت أيام تموز من ذلك العام من الايام الحرجة في تاريخ أوربا السياسي وأصبح شبح الحرب يظهر للعيان اكثر فأكثر مما دفع الحكومة الالمانية التي كانت تسعى جاهدة آنذاك للحصول على الحلفاء السياسيين في

تلك الايام أكثر من سعيها الى أى شيء آخر وهكذا راحت تطالب البنك الالمانى بالاستمرار فى المفاوضات مع تركيا بالرغم من كل شيء .

غير ان البادرة الالمانية الاخيرة لم تحدث هى الاخرى اى تغيير فى الموقف ، ففي زحمة الايام الاخيرة من شهر تموز ١٩١٤ وعندما اخذت الاستعدادات بشتى انواعها للحرب المقبلة تأخذ شكلها النهائى اختفت قصية سكة حديد بغداد عن الانظار .

ولعل تركيا التى خسرت حرب العراق ، فى الحرب العالمية الاولى، كان بمقدورها ان تنقذ الموقف بعض الشيء لو أنها استجابت للنداءات الالمانية المتكررة واستطاعت الاسراع فى مساهمتها لغرض انجاز سكة حديد بغداد واستخدامها كوسيلة سريعة لنقــل القطعات والمؤون الحربية نحو العراق خلال تلك الحرب .

الفصل الثاني

فرنسا والسكة

اتصف موقف فرنسا حيال مشروع سكة حديد بغداد بالكثير من الشذوذ ، ففي بادىء الامر تبنت الحكومة الفرنسية موقفا حياديا حياله عندما جرت المحادثات الاولى بين البنك الالماني والسلطات التركية بصدد اعطاء المصالح الالمانية امتياز مد السكة • والواقع ان المصالح المالية الفرنسية لم تتخذ نفس ذلك الموقف الحيادى الذى اتخذته حكومتها ، فقد جاء موقفها مواليا الى درجة ما للمشروع ، وتفسير ذلك يكمن كنتيجة لوجود مساهمة لرؤوس اموال فرنسية قوية فى المشروع • تلك المساهمة التى حدثت عقب اتفاق ٨ مايس ١٨٩٩ بين البنك الالمانى والبنك العثمانى وقد دفع ما كان يلوح به المشروع من مستقبل باهر ، الفرنسيين الى زيادة اهتمامهم به وتقرير وجهة نظرهم الايجابية حياله[1] •

على ان تفسير الموقف الفرنسى المعارض الذى اتخذ عقب ذلك التاريخ بحوالى الثلاث سنوات هو أمر مرتبط بالخطط والاحلام الاستعمارية التى كانت فرنسا ترمي الى تحقيقها فى الدولة العثمانية •

---

(١) كان البنك العثمانى قبل الحرب العالمية الاولى أول بنك في تركيا ، وقد كانت رؤوس الاموال الفرنسية والبريطانية مسيطرة عليه وأسس البنك المذكور عام ١٨٦٣ واحتكر منذ تأسيسه حق اصدار الاوراق النقدية فى تركيا واتخذت مدينة القسطنطينية مركزاً لادارته الرئيسية ، غير انه أوجد له فروعا مختلفة فى المدن العثمانية الرئيسية الاخرى مثل سمرنة والقدس ويافا وحلب والاسكندرون وبيروت ودمشق والموصل وبغداد والبصرة ..

ادعت فرنسا دائما بوجود عدد من المصالح الاقتصـــادية والعاطفية الفرنسية فى منطقة الشرق الاوسط وبنت سياستها فى المنطقـــة على ذلك الاساس وأدى أمر الادعاء بوجود تهديد المانى لهذه المصالح الى تراجع الحكومة الفرنسية عن موقفهـــا المحايد (بل وشبه المؤيد) للمشـــروع واتخاذها موقف المعارض للمشروع .

كان غلاة المتعصبين من الفرنسيين يذكرون منذ بداية القرن الماضي بالدور الذى لعبته فرنسا خلال الحروب الصليبيـــــة وكانوا يدعون بان المسيحين فى المنطقة العثمانيـة من البحر الابيض المتوســـط يتطلعون الى فرنسا لكى تمد لهم يد العون والحماية ، وتفاخر اولئك الفرنسيون بان اللغة الفرنسية هى اللغة السائدة بين الطبقات المثقفة لا فى تركيا فحسب بل فى سوريا كذلك علاوة على كونها لغة المعاملات التجارية فى المنطقـــة . وتبنت تلك الاوساط الفرنسية المتعصبة علاوة على ما سبقت الاشارة اليه فكرة ضرورة مساعدة وحماية البعثات التبشيرية الفرنسية فى المنطقة بالنظر للخدمات الكبرى التى كانت تؤديها تلك البعثات بالنسبة الى نشر اللغــة والثقافة الفرنسية .

وهكذا طالب الفرنســـيون المتعصـــبون من حكومة الجمهورية الفرنسية الثالثة منذ قيامها ان تســـير على نهج الحكومـــات النابليونيـــة والبوربونية - بالنسبة الى عائلة آل بوربون المالكة القديمة - فى سبيـــل تثبيت اركان الوجود الفرنسى فى منطقة الشرق الاوسط .

واشتدت المناداة بأمثال هذه الافكار فى فرنسا بين عامى ١٨٩٨-١٨٩٩ عندما كانت الترتيبات الاولى تجرى لزيارة القيصر وليهام الثانى لتركيـــا خصوصاً بعد ان اخذت الادلة الاولى تظهر الى العيان مشيرة الى احتمـــال اعطاء المصالح الالمانية حق مد سكة حديدية من القسطنطينية الى الخليج العربى .

غير ان فرنسا لم تخلو من جماعات أيدت مشروع السكة آنذاك ، فقـــد

كانت فيها كتل مالية قوية دعت الحكومة الفرنسية الى تأييد المشـــروع الالمانى لسكة حديد بغداد ، وتشمل هذه الكتلة بالدرجـة الاولى الممولين الفرنسيين فى البنك العثمانى وأصحاب الاستثمارات الماليـــة الفرنسية فى تركيـــا .

اعتقدت المصالح المالية الفرنسية المؤيدة للمشروع ان ذلك المشروع سوف يكون بداية لعصر جديد من الازدهار والرخاء فى الامبراطوريـة العثمانية الامر الذى سيؤدى الى زيادة حتمية وأهمية استثماراتها الماليـة فى تلك الدولة(١) .

اتخذت الحكومة الفرنســـية لفترة من الزمن موقفاً مؤيداً لموقف المصالح الفرنسية المالية ، فقد اتفقت البنوك الفرنسية عام ١٨٩٩ مع البنك الالمانى حول ادارة مشروع سكة حديد سمرنة ـ قصبة كما وتم الاتفاق فيما بينها كذلك حول توزيع الحصص فى مشروع مد سكة حديد بغداد علاوة على الاتفاق حول السعي للحصول على التأييد الدبلوماسـى لدول تلك المصالح لغرض الحصول على امتياز المشروع .

وهكذا قام المسيو كونستانس CONSTANS السفير الفرنسى

---

(١) قدرت قيمـــة ما تسيطر عليه المصـــالح الفرنسيـــة فى الامبراطورية العثمانية فى عام ١٩٠٣ بحوالى الثلاثة اخماس (ما يقدر بالف وخمسمـــائة مليون من الفرنكات) الالتزامات العـــامة للخزانة العثمانية ، وقدرت قيمة الاستثمارات الفرنسية فى مشاريع الســـكك الحديدية فى تركيا في الوقت نفسه بمبلغ ٣٦٦ مليون فرنك واستثماراتها فى المشاريع الصناعية والتجارية فى آسيا الصغرى بمبلغ ١٦٦ مليون فرنك ، كما وقدرت قيمة استثمارات البنوك الفرنسية المختلفة فى فروعها المنتشرة فى انحاء الشرق الاوسط بمبلغ ١٧٦ مليـــون فرنك ، وقدر المجموع الكامل للاستثمارات الفرنسية فى الامبراطورية العثمانية بحوالى الالفين ونصف مليون فرنك . راجع :
E. M. EARLE, P. 155.

فى القسطنطينية بناء على طلب تلقاه من البنك العثمانى بأتخاذ موقف الحياد حيال المفاوضات التى جرت بين البنك العثمانى ووزارة الاشغال العامة العثمانية بشأن سكة حديد بغداد .

وأيد المسيو ديلكاسيه DELCASEE وزير الخارجية الفرنسى موقف سفيره فى القسطنطينية على أساس ان المشروع المذكور لا يشكل ضرراً بالنسبة لفرنسا لمساهمة رؤوس الاموال الفرنسية فيه .

ومن الصعب حتى اليوم وبعد مرور حوالى الستة والستون عاما على القضية تقدير قيمة ذلك الموقف الحيادى الفرنسى فى تقرير قيمة المساعده الحقيقية الذى قدمها ذلك الموقف الحيادى الى المصالح الالمانية فى سعيها للحصول على امتياز مد السكة .

فبالرغم من ان كافة الدلائل المتوفرة تشير الى ان المصالح الالمانية كان بأستطاعتها الحصول على الامتياز حتى ولو جوبهت بمعارضة فرنسية فأن هناك عدد من الكتاب الفرنسيون على الاخص ممن يدافعون عن قيمة الموقف الفرنسى آنذاك ويعلنون بأن المصالح الالمانية كان من المستحيل عليها الحصول على الامتياز بدون مساعدة السفارة الفرنسية فى القسطنطينية(١) .

لم يثر مشروع سكة حديد بغداد الصحافة والرأى العام الفرنسى بشكل خاص فى الفترة ١٨٩٩ - ١٩٠٢ على ان ربيع عام ١٩٠٢ شهد بداية العاصفة الفرنسية ضد مشروع السكة وتحول وجهة النظر الرسمية حياله عقب اعطاء السلطان عبدالحميد شركة سكة حديد الاناضول الامتياز المبدئي لمد السكة .

---

(1) CHERADAME, P. 267; THE TIMES, AUGUST 19. LONDON 1899; HELFFERICH, DIE VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES P. 124.

ويعود السبب في التحول المذكور في وجهة النظر الرسمية حيال المشروع الى نوعين من الاعتبارات :ـ

١ ـ اعتبارات داخلية املتها الصيحات المنادية بالتعصب القومى المتطرف ، تلك الصيحات التى كانت تنادى بوجوب احترام والسعي لتحقيق الرسالة التاريخية لفرنسا فى منطقة الشرق الاوسط نظرا لوجود المصالح الثقافية والدينية والروحية لفرنسا هناك وقد زاد من عداء اصحاب هذا الاتجاه للمشروع مساهمة المانيا العدوة التقليدية لفرنسا فيه .

٢ ـ اعتبارات خارجية املتها الظروف الدولية ، فقد كانت روسيا الدولة الحليفة الوحيدة لفرنسا التى يمكن الاعتماد عليها فى اى ظرف أو قضية ، ولما كانت روسيا فى تلك الآونة معارضة لمشروع السكة فقد اجبرت فرنسا عمليا على معارضة المشروع الذى رأت فيه روسيا خطراً عسكرياً واقتصادياً يهدد استراتيجتها وحدودها بالاضافة الى اطماعها التاريخية فى المنطقة .

اثار اعطاء الامتياز المبدئي للالمان ضجة فى البرلمان الفرنسى ووقف النائب الفرنسى فوريه FIRMIN FAURE مطالبا بأتخاذ قرار برلماني بتقييد المساهمة الفرنسية فى المشروع . وجاء فى كلمته :

"THE ISSUE OF DEBENTURES, STOCKS OR BONDS DESIGNED TO PERMIT THE CONSTRUCTION OF THE BAGHDAD RAILWAY SHALL NOT BE AUTHORISED IN FRENCH TERRITORY EXCEPT BY VOTE OF THE CHAMBER OF DEPUTIES".

وقام النائب المذكور عقب ذلك بمهاجمة مشروع سكة حديد بغداد محتجاً بتهديده لمركز فرنسا فى الشرق الاوسط وتهديده للطمأنينة الروسية فى منطقة القوقاس . كما وهاجم نائب باريس المذكور المساهمة الفرنسية المادية فى المشروع هجوما عنيفا بقوله :

"IT IS PANAMA THAT IS BEING PREPARED DOWN THERE. DO YOU CHOOSE, PERCHANCE, MY DEAR COLL-EAGUES, TO ALLOW FRENCH CAPITAL TO BE RISKED IN THIS SCHEME WITHOUT PRONOUCNING IT FOOL HARDLY ? DO YOU CHOOSE TO ALLOW THE GREAT BANKS AND THE GREAT INVESTMENT SYNDICATE TO REALIZE CONSIDERABLE PROFITS AT THE EXPENSE OF THE SUBSCRIBERS ? IF THAT IS HOW DO YOU FEEL YOU SHOULD COME TO THE DEFENSE OF FRENCH CAPITAL, WELL AND GOOD, BUT YOU WILL PERMIT ME TO DISAGREE WITH YOU"(1). .....

حاولت الحكومة الفرنسية في البـداية الوقوف أمام مهاجمى فكرة المساهمة الفرنسية فى البرلمان ، فالقى المسيو ديلكاسيه وزير الخارجية الفرنسى بيان أمام البرلمان نفى فيه تعاون الدبلوماسية الفرنسية مع المصالح الالمانية فى محاولة الاخيرة للحصول على امتياز السكة ، وقال فيه مدافعا عن فكرة المساهمة الفرنسية :ــ

"I VENTURE TO ASK HOW IT CAN BE PREVEN-TED, AND, I INQUIRE OF THE CHAMBER WHETHER WHEN SUCH AN ENTERPRISE HAS BEEN ARRANGED AND DECIDED UPON, IT IS NOT PREFERABLE THAT FRENCH INTERESTS SO CONSIDERABLE IN THE EAST, SHOULD BE REPRESENTED THERE IN". .....

ووعد ديلكاســـيه فى نفس الوقت بأتخاذ كافة الاجراءات لضـمان حصة فرنسية فى المشروع تساوى الحصة الالمانية فيـــه . وعندما قدم

---

(1) G. KREBS. DIE DEUTSCHE BAGDAD BAHN-POLITIK P. 36; EARLE. PP. 155-56; BUTTERFIELD, P. 36.

ولمراجعة نص خطبـة النائب فوريه فى البرلـمان . راجع :
محاضر جلسات مجلس النواب الفرنسى لعام ١٩٠٢ .
JOURNAL OFFICIAL, DEBATS PARLEMENT-AIRES, CHAMBRE DES DEPUTES, P. 1468. MARS 25. PARIS 1902.

مشروع قرار النائب فوريه الخاص برفض التعاون الفرنسى فى المشروع رفض قراره باغلبية ٣٩٨ ضد ٧٢ صوتا(١) ٠

طالبت المصالح الفرنسية فى عام ١٩٠٣ بانشاء شركة فرعية لشركة سكة حديد الاناضول تأخذ على عاتقها مهمة اتمام العمل فى مد السكة نحو بغداد ، غير ان ديلكاسيه رفض هذه المطاليب مدعيا بأن شركة سكة حديد الاناضول هى شركة المانية قبل كل شىء وعلى هذا الاساس فأن ألمانيا ستبقى دائما مسيطرة عليها ولهذا فقد اعلن عن رفضه اعطاء المصالح الفرنسية حصة فى السكة(٢) ٠

وكمحاولة لانقـــاذ الموقف اقترح فى آب ١٩٠٣ ان يعطى الالمان رئاسة الشركة المقترحة لاتمام بناء السكة مع اعطاءهم حصة تعادل ٤٥٪ من مجموع أسهم الشركة ـ بضمنها ١٠٪ من الاسهم تعطى لشركة سكة حديد الاناضول ـ وان تعطى فرنسا ٤٥٪ كذلك من مجموع الاسهم ، أما الباقى فيحتفظ به للمجموعات الماليـــة الاخرى ٠ واخبرت الهيئات الالمانية المسيو اوبيونو AUBYNEAU المدير العام للبنـــك العثمانى فى القسطنطينية عن احتمال قبول شركة سكة حديد الاناضول لمثل هذه المقترحات ، غير ان تلك المســـاعي لم تخرج بأى نتائج ايجابيـــة فى النهاية(٣) ٠

على ان الحكومة الفرنسية ما لبثت فى تشـــرين الاول ١٩٠٣ ان اظهرت موقفاً عدائياً رسمياً للمشروع عندما اصدرت اوامرها الى بورصة باريس بمنع كافة الاسهم والسندات الخاصة بســكة حديد بغداد من التداول البيع أو الشراء فى البورصة الفرنسية ٠

---

(١) محاضر جلسات مجلس النواب الفرنسى ٠ المصدر السابق نفس التاريخ والصفحة وكذلك ٠

BRITISH DOC. VOL. 2. PP: 82-82:

(2) D. G. P. VOL: A PP: 445-46:

(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٤٥٦ ـ ٤٥٧ ٠

يفسر موقف الحكومة الفرنسية الأخير ـ بالاضافة الى العوامل ذات الطابع القومى والدولى لمعارضة المانيا بصفة عامة على النحو الذى سبقت الاشارة اليه ـ بأنه نتيجة للحملة الصحفية الشديدة التى اعلنتها الصحف والمجلات الفرنسيـــة ضد مشروع السكة الذى اعتبرته تلك الصـــحافة كتهديد مباشر للمصالح الفرنسية ومن الواجب بالنتيجة مقاومته بكافة السبل المتوفرة تحت تصرف الحكومة الفرنسية(١) .

كما وان التخوف من تحول التجارة الدولية عن المرور الى الهنـد والشرق الاقصى عن طريق قناة السويس الى المرود عن طريق الســكة المقترحة ووادى الرافدين ، أدى الى تخوف بعض الاوســاط الماليــة الفرنسية (بضمنها بنك الكريديه ليونيه LE CREDIT LYONNAIS ذو النفوذ الواسع فى جنوب ووســـط فرنسا) ومطالبتها بمعارضـــة المشروع .

ولم يثن تقييد الحكومة الفرنسية أسهم شركة سكة حديد الاناضول من البيع والتداول فى البورصة الفرنسية ، المصالح الفرنسية المعنية عن السير فى مساعيها للتفاهم مع ألمانيا حول الموضوع ، وقال المسيو ادبونيتو مدير البنك العثمانى فى القسطنطينية معلقا على موقف ديلكاسيه المعارض للمشروع بأن ذلك لا يؤثر على موقف البنوك الفرنسية المؤيد له(٢) .

كـــانت المصالح المالية الالمانية محتاجة دائمـــا وابداً الى مساهمة رؤوس الاموال الفرنسية فى المشروع بالنظر لعـــدم توفر الامكانيات المادية لديها لاتمام المشروع لوحدها ، وقدمت المصالح الالمانية الى فرنسا

---

(١) من المجلات الفرنسية الهامة التي هاجمت المشروع آنذاك .
REVUE DES DEUX MONDES; QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES.

راجع :
G. KREBS. P. 26:

(2) D. G. P. VOL: 17: PP: 180-81:

كل ما فى وسعها تقديمه من الفرص للحصول على تعاونها ومشاركتها معها ، ولهذا السبب يجد الباحث امراً طبيعياً تلك الرسالة التى بعث بها الهر ردولان RADOLIN سفير المانيا فى القسطنطينية الى المسيو روفيه ROUVIER رئيس الوزراء الفرنسى والتى أعلن فيها رغبة المانيا فى اعطاء فرنسا أول الفرص فى المساهمة فى سكة حديد بغداد[1] .

لمح روفيه فى تشرين الاول ١٩٠٥ الى ترحيبه بالمقترحات الالمانية الموالية لفكرة المساهمة الفرنسية ، غير ان الترحيب الفرنسى المذكور لم يكن قويا تماما ولا يجب المبالغة فى تقدير قيمته نظراً لان السياسة الفرنسية حينذاك كانت تسير جنبا الى جنب مع السياسة العامة لبريطانيا .

عكرت الازمات الاولى حول مراكش جو العلاقات الاوربية منذ عام ١٩٠٥ وخلقت مجالا جديداً لسياسة سوء التفاهم بين ألمانيا وفرنسا نتيجة لصراع الدولتين حول تلك المنطقة الامر الذى اخر اجراء اى مفاوضات جدية بشأن سكة حديد بغداد بينهما حتى عام ١٩٠٩ .

ولقد ارادت بعض الدوائر الفرنسية ان تلعب بورقة قضية سكة حديد بغداد لايقاف المانيا عن توغلها فى مراكش وطالبت نفس تلك الدوائر بعقد اتفاقية مع المانيا تنص على اعتبار مراكش منطقة نفوذ فرنسية صرفة مقابل اعطاء بغداد الى المانيا .

وترددت فى باريس عام ١٩٠٥ عقب سقوط ديلكاسيه وفى فجر مؤتمر الجزيرة اقوال مفادها ان المسيو روفيه رئيس الوزارة الفرنسية تقرب الى السفير الالمانى فى باريس لغرض عقد اتفاقية المانية ـ فرنسية لضمان حرية التصرف الالمانية فى تركيا مقابل اعتراف المانيا بالمصالح

---

(١) المصدر السابق ، الجزء الخامس والعشرون ، ص ١٩٤ .

الفرنسية الخاصة فى مراكش[1] .

لم تقابل الاوساط العامة الالمانية بالكثير من الحماس المقترحات الفرنسية الخاصة بتسوية مشكلتي مراكش وبغداد دفعة واحـــدة ونادى الهر باســـرمان BASSERMANN رئيس كتلة « الوطنيون الاحرار » فى الريخشتاغ الالمـــانى « مجلس النواب » بضرورة رفض وزارة الخارجية الالمانية تلك المقترحات الفرنسية رفضاً باتاً .

---

(1) K. HELFERICH, DIE DEUTSCHE TURKEN POLITIK, P. 18;FAY, THE ORIGINS OF THE WORLD WAR, P. 228.

وفي نفس هذا الصــــــدد كتب تارديو ANDRETARDIEU عقب ذلك التاريخ بسنتين فى احدى المجلات الباريسية يؤكد على حتمية المساهمة الفرنسية فى المشروع قائلا :

"GERMANY NEEDS CAPITAL, AND WHEN ONE NEEDS CAPITAL, IT IS TO FRANCE THAT ONE COMES IN SEARCH FOR IT, IT IS INEVITABLE, NECESSARY, THEREFORE, THAT GERMANY COME TO US, SHE WILL BE OBLIGED TO COME TO US SOONER OR LATER TO SEEK CAPITAL FOR THE BAGHDAD ENTERPRISE".

وتحدث تارديو فى مقاله عن المكافأة التى تتوقعها فرنسا من جراء تقديمها المساعدة الى ألمانيا كاتباً :

"WHERE WILL THESE COMPENSATIONS BE SOUGHT ? I HAVE NO HESITATION IN SAYING IN MOROCCO THE ACT OF AL - GECIRAS MUST BE SET ASIDE AND FRANCE MUST HAVE A FREE HAND IN MOROCCO, ANY AGREEMENT ABOUT THE BAGHDAD QUESTION WOULD BE MISCHIEVOUS IF IT CONCERNS BAGHDAD ALONE, FOR THE GERMANS HAVING THE CONCESSION IN THEIR POCKETS, THE POSITION OF THE NEGOTIATORS WOULD NOT BE EQUAL ON THE OTHER HAND IF THE AGREEMENT IS FOR TWO PURPOSES, IF IT REFERS TO BAGHDAD AND MOROCCO I REPEAT I BELIEVE IT WOULD BE BOTH PRACTICAL AND DESIRABLE.

لمراجعة نص المقال :ـ ←

ولئن كان هذا الرأى هو رأى أحد رؤوساء الكتل البرلمانية الالمانية • فأن موقف الحكومة الالمانية اتجاه المشكلة (أو اتجاه مشكلة سكة حديد بغداد على الاقل) كان يشير دائما الى قبول فكرة التفاهم مع فرنسا فعندما لمح المسيو بورجواء BOURGOIS وزير الخارجية الفرنسى في مايس ١٩٠٦ الى قبول حكومته لفكرة التناقش مع ألمانيا حول القضية اذا ما اتخذت المانيا خطوة المبادرة فى ذلك الصدد ، تلقى رادولان السفير الالمانى فى باريس تعليمات من حكومته تطلب منه فيها ابلاغ الوزير الفرنسى فى حالة قيام الاخير بمساع جديدة فى ذلك الصدد - عن استعداد الحكومة الالمانية للتوصل الى تفاهم • غير ان رادولان لم يتلق أى تعليمات جديدة أخرى من الحكومة الالمانية بشأن خطوة المبادرة الاولى التى طالب بها الوزير الفرنسى[1] •

رد الهر شيرشكى TSCHIRSCKY سكرتير الدولة الالمانى للشؤون الخارجية على مذكرة بعث بها اليه فى ٥ تموز ١٩٠٦ الهر كفينر مدير البنك الالمانى معلماً فيها الوزير الالمانى عن رغبة المصالح الفرنسية فى المشاركة فى بناء السكة • وجاء فى رد المسؤول الالمانى ان الحكومة الالمانية ترحب تماما بمشاركة رؤوس الاموال الفرنسية فى المشروع وترغب فى الحصول على تلك المشاركة وان مثل ذلك الامر سيزيل معارضة الحكومة الفرنسية للمشروع ويؤدى الى سماح الحكومة الفرنسية لاسهم شركة سكة حديد بغداد بالتداول فى البورصة الفرنسية من جديد •

لم يستفد الهر كفينر الذى كان في باريس في تلك الآونة من

ANDRE TARDIEU, LA POLITIQUES EXTERIEURE DE L'ALLEMAGNE, QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES. REVUE DES DEUXMONDES, PP. 340-41, VOL. 23. PARIS 1907.

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 204-205:

عرض حكومته التفاهم مع المسؤولين الفرنسيين حول عقد اتفاق وترك باريس بدون اجراء اى مفاوضات اخرى الامر الذى سبب ارتياح الحكومة البريطانية التي كانت تخشى من توصل الالمان والفرنسيين الى اتفاق بشأن السكة .

على ان الهر زاندر ZANDER رئيس شركة سكة حديد بغداد حاول من جانبه اقناع المسيو اوبوينو مدير البنك العثمانى فى القسطنطينية بفكرة قيام الالمان بايصال سكة حديد بغداد بالمشروع الفرنسى لسكه حديد سوريا على أساس مشاركة كل من الطرفين فى كل من المشروعين الامر الذى يعطي الالمان منافذ على البحر الابيض المتوسط فى سوريا ويعطي الفرنسيين فى نفس الوقت منفذ الى وادي الرافدين .

وفشلت المحاولة نتيجة لاصرار مدير البنك العثمانى على عدم قبول الفكرة ما لم تشارك بريطانيا فيها الامر الذى رفضته المصالح الالمانية .

والواقع ان فرنسا ارادت آنذاك ابقاء علاقات ودية بينها وبين بريطانيا ولهذا السبب فقد كانت تصر على مشاركة بريطانيا فى كل المحادثات التى يمكن ان تجرى بشأن مشروع السكة .

غير ان بريطانيا لم تكن مخلصة تماما لصديقتها فرنسا ، ففى عام ١٩٠٩ أعلنت عن عزمها على الحصول على حق بناء القسم الجنوبى من السكة الامر الذى خلق جو من المرارة لدى الاوساط الفرنسية التى رأت فى التصرف البريطانى المذكور عملا يتنافى مع مقتضيات الصداقة وامراً مملوءً بحب الانتفاع الشخصي . وقد سبب ذلك التصرف البريطانى رد فعل فى فرنسا حيث قامت دعوة قوية تنادي بضرورة تقليد الموقف البريطانى ووجوب سعي فرنسا للحصول على مشاركة فرنسية فى المشروع دون النظر الى اعتبارات الصداقة مع بريطانيا .

أعلن المسيو بيشون PICHON وزير الخارجية

الفرنسى عن الموقف الجديد لحكومته عندما اخبر المسؤولين البريطانيين ان فرنسا سوف تسعى للحصول على التعويض الذى تريده فيما لو قامت بريطانيا بالسعي للحصول على القسم الجنوبى من السكة . وأعلن المسيو كامبون P. CAMBON السفير الفرنسى فى لندن ان أمر عقد اتفاقية بين بريطانيا وألمانيا تخص اعطاء الاولى حق مد القسم الجنوبى من السكة فيه غمط لمصالح فرنسا وروسيا وان فرنسا لا توافق على ذلك وان اعطيت حصة فى المشروع عن طريق اعطاءها قسم من السكة(1) .

واخبرت فرنسا تركيا فى ٦ كانون الثانى ١٩١٠ ان فرنسا سوف تسعى للحصول على امتياز لمد سكة حديدية تربط سكة حديد سوريا بسكة حديد بغداد فيما لو قامت بريطانيا بالحصول على القسم الجنوبى من سكة حديد بغداد واستعملت فرنسا لتحقيق ذلك المطلب ورقة المساومة مع تركيا على أساس اعطاءها الاتراك الموافقة الفرنسية على زيادة نسبة الضرائب الكمركية فى تركيا مقابل الحصول على الموافقة التركية حول المقترحات الفرنسية .

ولقد بقيت فرنسا حتى ذلك الحين الدولة الوحيدة التى كانت تهدد جدياً بعدم اعطاءها الموافقة على زيادة نسبة الضرائب الكمركية ما لم تستجب الحكومة التركية لرغباتها بشأن سكة حديد بغداد .

طلب حلمى باشا عندما كان فى باريس من الحكومة الفرنسية اعطاء موافقتها على زيادة نسبة الضرائب الكمركية فى تركيا ، واجابت باريس معلنة ان الحكومة البريطانية والالمانية تحصلان من تركيا على تعويضات على شكل امتيازات وان فرنسا هى الاخرى ترغب فى الحصول على هذه

(1) BR. DOC. VOL. 6: PP: 352-353, 403-404; BUTTERFIELD. P. 42.

التعويضات وطالبت الحكومة الفرنسية اعطاءها امتياز لمد سكة حديدية من حمص الى بغداد ٠

ورفض حلمي باشا الطلب الفرنسي معلناً ان تركيا لا يمكن ان تسمح بخلق مناطق للنفوذ في اراضيها عن طريق السكك الحديدية ، كما وعارضت الحكومة الالمانية المطاليب الفرنسية على أساس انها تخرق اتفاق امتياز عام ١٩٠٣ القاضي باعطاء ألمانيا وحدها امتياز مد سكة حديد بغداد[١] ٠

تمت الاشارة الى ان المفاوضات الالمانية ـ البريطانية التي كانت تجرى في الوقت لاجل وضع تسوية ثنائية لقضية سكة حديد بغداد خلقت جواً من القلق في فرنسا ، كما وان روسيا استطاعت ان تنهي نزاعها مع ألمانيا بشأن السكة عن طريق عقد معاهدة بوتسدام بين الطرفين ٠ وجاء دور بريطانيا عقب ذلك في محاولة التفاهم مع ألمانيا حول القضية الامر الذي سبب انزعاجاً في باريس التي رأت نفسها متخلفة عن الركب في محاولة التفاهم مع ألمانيا حول مشروع السكة ٠

قامت الحكومة الفرنسية خلال الاشهر الاولى من عام ١٩١٣ بمساع جديدة لدى الحكومة الالمانية لتعرض عليها فكرة المشاركة الفرنسية في المشروع ، غير ان الشروط التي ارادت الحكومة الفرنسية فرضها كأساس للمفاوضات لم تلاق قبولا من الاوساط الالمانية المعنية ٠

ومن جملة تلك المساع الفرنسية الطلب الذي تقدم به المسيو ريفوال REVOIL مدير البنك العثماني في القسطنطينية آنذاك في ١

---

(١) سعت الحكومة التركية لتهدئة الحكومة الالمانية عن طريق رفعت باشا وزير الخارجية التركي الذي ابلغ الحكومة الالمانية ان حكومته لا يمكنها الاخذ بنظر الاعتبار لفكرة مشروع سكة حديد حمص ـ بغداد لما ينجم عن تحقيق مثل هذا المشروع من مصاريف باهضة تثقل اعباء الخزانة التركية ٠ راجع :
BUTTERFIELD, P. 42-43; D. G: P: VOL 27: P: 650:

تموز ١٩١٣ والذى طلب فيه اعطاء فرنسا حق مد القسم الجنوبى من السكة (البصرة ـ الخليج العربى) مقابل موافقة فرنسا على المشروع الامر الذى لم يكن باستطاعة الحكومة الالمانية تحقيقه •

وردت ألمانيا على المقترحات الفرنسية ذاكرة ان مثل تلك المقترحات لا يمكن قبولها الا اذا ادت الى تفاهم كلي حول كافة مشاريع السكك الحديدية فى آسيا الصغرى وبضمنها سكة حديد بغداد •

ولم يكن الجواب الفرنسى مشجعا للمضي فى المفاوضات فقد اعلنت فرنسا انها مستعدة لعقد التفاهم الكلي الذى طلبه الالمان غير أنها أعلنت فى نفس الوقت عن عدم موافقتها على السماح بطرح أسهم شركة سكة حديد بغداد فى البورصة الفرنسية ، وقد كانت هذه النقطة بالذات هى التى كان الهر زيمرمان ZIMMERMANN وكيل وزارة الخارجية الالمانية يعتبرها كأساساً مشجعاً للتفاهم مع فرنسا[1] •

وفى ٢٣ تموز ١٩١٣ قدم الهر كارل هلفريش KARL HELFFERICH وكيل المدير العام لشركة سكة حديد الاناضول فى القسطنطينية الى الهر زيمرمان مذكرة ضمنها المطاليب الفرنسية لغرض عقد اتفاق مع ألمانيا وخلاصة ما تضمنته المذكرة المطاليب التالية :

١ ـ ان المصالح الفرنسية ترغب فى الحصول على امتياز سكة حديد سمسون ـ سيواس •

٢ ـ ان المصالح الفرنسية ترغب فى الحصول على امتياز سكة حديد سيواس ـ ديار بكر •

٣ ـ ان المصالح الفرنسية ترغب فى الحصول على امتياز سكة حديد من نقطة على السكة السابقة الى ايرسنجان ERSINGJAN

---

(١) المصدر السابق ، الجزء ٣٧ ، ص ٤٨٧ ـ ٤٨٨ •

٤ ـ ان المصالح الفرنسية ترغب فى بناء سكة حديدية من حلب الى مسكينة .

وبالاضافة الى ما سبق ذكره فقد اعلن الفرنسيون عن رغبتهم المحتملة فى السيطرة على خط سكة حديد الحجاز كذلك .

اعتبرت ألمانيا المطاليب الفرنسية بالرغم من المبالغة التى جاءت بها أساساً صالحاً لاجراء مفاوضات بشأن الوصول الى اتفاق حول الموضوع لان المقترحات التى جاءت بها المصالح الفرنسية كانت محددة وثابتة ويمكن التفاوض على أساسها[1] .

والى جانب رغبة كل من فرنسا وألمانيا فى اجراء مفاوضات لاجل الوصول الى تسوية حول المشكلة فقد اظهرت الحكومة التركية نفسها آنذاك ترحيبا يمثل هذا الاتفاق الالمانى ـ الفرنسى .

فقد عقدت الحكومة التركية عقب معاهدة بوخارست (١٠ آب ١٩١٣) العزم على وضع نهاية للمعارضة الفرنسية لمشاريع السكك الحديدية فى آسيا الصغرى ووطدت تركيا العزم على الحصول على المساعدات المالية الفرنسية لغرض تطوير تركيا . دلك لان الهزائم التى لحقت بالدولة العثمانية عقب حربها مع ايطاليا وحروب البلقان اثقلت كاهل الخزينة التركية وتركتها شبه خاوية علاوة عن اظهارها مقدار عجز طرق المواصلات التركية عن الايفاء بمتطلبات الحياة العصرية خصوصا فى أوقات الحروب والأزمات .

ارادت الخزانة التركية الحصول على مزيد من المال لسد عجزها الظاهر عن طريق زيادة نسبة الضرائب الكمركية ، ولما كان تقرير تلك الزيادة مشروطاً بموافقة الدول الاوربية الكبرى ومن ضمنها فرنسا ، فقد سعت تركيا الى التقرب من فرنسا ومراضاتها لاجل الحصول على تلك

(1) BUTTERFIELD, PP. 42.-43.

الزيادة ، كما وسعت فى نفس الوقت الى الحصول على قرض من البنوك الفرنسية للمساهمة فى تغطية العجز المالى فى خزائنها .

ولما كانت تلك المسائل مرتبطة بشكل أو باخر بقضية السكك الحديدية فى آسيا الصغرى وبقضية التفاهم الالمانى - الفرنسى بشأنها ، فقد سعت الحكومة التركية الى التوسط بين المانيا وفرنسا لغرض ايصال الطرفين الى الاتفاق المنشود على أساس السعى لدى كل من البنك الالمانى والبنك العثمانى فى محاولة لتقريب شقة الخلاف بينهما . وتطبيقا لهذه السياسة ارسلت الحكومة التركية جواد بك أحد وزرائها الى باريس للدخول مع الحكومة الفرنسية فى مفاوضات فى ذلك الصدد .

وعقدت فى برلين فى ١٩ و٢٠ آب ١٩١٣ وفى ٢٤ و٢٥ و٢٦ أيلول من نفس العام اجتماعات هامة بين الفرنسيين والالمان لوضع صيغة لاتفاق بينهما حول الشؤون المتعلقة بالاستثمارات العامة لكل من الطرفين فى تركيا .

مثلت المصالح الالمانية في الاجتماع على شكل وفد ترأسه كل من الدكتور كفينر والدكتور هلفريش ، أما الوفد الفرنسى فقد ترأسه البارون نوفليز BARON DE NEUFLIZ احد مدراء بنك فرنسا ، ولقد كان مفروضاً ان يقتصر الاجتماع على حضور الوفدين الماليين الفرنسى والالمانى غير ان الاجتماع حضره فى الواقع ممثلى عن وزارات الخارجية لكل من ألمانيا وفرنسا وتركيا .

وتم خلال اجتماعات برلين التغلب على عدد من المشكلات التى كان يخيل للجميع من قبل صعوبة التغلب عليها واعطت تلك الاجتماعات فى النهاية نتيجة ايجابية لخلاف بين فرنسا والمانيا ظل قائماً منذ نهاية القرن التاسع عشر تقريباً ، فقد تم التوصل فى خلال تلك الاجتماعات الى عقد اتفاقية سرية وقعت فى ١٥ شباط ١٩١٤ واعتبرت من أهم الاتفاقات السرية الدولية

التي عقدت قبل الحرب العالمية الاولى[1] •

ونورد هنا اهم النقاط التي اشتملت عليها اتفاقيـــة شباط ١٩١٤ المذكورة :

١ ـ الاعتراف بمنطقة شمال الاناضول كمنطقة للنفوذ الفرنسي في الشؤون المتعلقه بالسكك الحديدية هناك •

٢ ـ الاتفاق على ربط سكة حديد بغداد بسكة حديد البحر الاســـود المقترحـــة •

٣ ـ الاتفاق على عقد اتفاقيات بين الطرفين بشأن قضايا النقل بواســطة السكك الحديدية ـ اضيفت تلك الاتفاقيات الى الاتفاقية الاصليـة عقب ذلك ـ في نفس الوقت الذي تم التفاهم فيه على ان يتم انشاء ميناء هيركاليـــا HERCALEA بواسطـة شـــركة ألمانية ـ فرنسية •

٤ ـ اعترفت المصالح الالمانية بسوريا كمنطقة للنفوذ الفرنسي خصوصـا فيما يخص المسائل المتعلقة بحق فرنسا في مد ســكة حديدية من طرابلس على البحر الابيض المتوســط الى دير الزور • وعقدت اتفاقية بين شركة سكة حديد بغداد وشركة سكة حديد ســوريا (الفرنسية) في ذلك الصدد واضيفت الاتفاقية الاخيرة الى الاتفاقية الاصلية •

---

(١) ان اتفاقية عام ١٩١٤ الالمانية ـ الفرنسيـة هي اتفاقيـة وقعتها المصالح المالية الالمانية ـ الفرنسية ولهذا السـبب لم تعتبر من الاتفاقيات الرسمية بين الحكومتين الالمانية والفرنسية وذلك بالرغم من الموافقة الرسمية لحكومتي ألمانيا وفرنسا على محتويات تلك الاتفاقيـة على شـــكل توقيـــع كل من المسيو بونســـوت M. PONSOT سفيرفرنسافي ألمانياوالهرفون روزنبرغ HERR. VON ROSENBERG احد كبـــار موظفي وزارة الخارجية الفرنسيـــة عليهــا • راجع : EARLE. P. 249.

٥ - اعترفت المصالح الفرنسية بأن المناطق التى تمر بها سكة حديد الاناضول وسكة حديد بغداد تعتبر مناطق للنفوذ الالماني • وتم الاتفاق حول اختيار منطقة حيادية فى شمال سوريا تعتبر كخط فاصل بين مناطق النفوذ الفرنسية ولالمانية لاجل استبعاد كل الخلافات التى يمكن ان تحصل من احتكاك محتمل بين المصالح الالمانية والفرنسية فى المنطقة •

٦ - التزم كل من البنك الالمانى والبنك العثمانى بأحترام الحقوق المتقابلة لكل واحد منهما وبعدم السعي بصورة مباشرة أو غير مباشرة للقيام بأى عمل من شأنه تعطيل أمر انشاء السكك الحديدية فى تركيا الأسيوية •

٧ - تم الاتفاق على السعي لبذل جهود دبلوماسية ومالية لغرض زيادة مدخولات تركيا لتمكينها من القيام بتمويل مشاريع السكك الحديدية فى اراضيها على الاقل ، بالاضافة الى اتفاق الجانبين على مساهمات من الخزينة العثمانية لغرض تمويل تنفيذ مشاريع السكك الحديدية التى امكنهما الحصول على امتيازاتها من قبل أو التى سيحصل على امتيازها فى المستقبل وذلك بنسبة تعادل النسبة التى يحصل عليها الطرف الثانى من تلك المساعدات •

٨ - وافق البنك الالمانى على شراء كل ما يملكه البنك العثمانى من اسهم وسندات فى شركة سكة حديد بغداد والمؤسسات التابعة لها الى حد ٦٩٫٤٠٠٫٠٠٠ فرنك[1] •

وقعت الاتفاقية النهائية من قبل كل من المسيو سيرجن SERGENT مساعد مدير بنك فرنسا والمسيو كالابكا KALAPKA السكرتير العام

(1) BUTTERFIELD, P. 45; EARLE, P. 247-48; D. G. P. VOL. 37: PP: 498-501:

للبنك العثماني من الجانب الفرنسي اما الجانب الالماني فقـــد وقع بالنيابة عنه الدكتور فون هلفريش .

وبالرغم من ان اتفاقية ١٥ شباط ١٩١٥ لم تكن اتفاقية ذات صبغـة رسمية بين المانيا وفرنسا ، فأن الرأى استقر بين حكومتي الدولتين المعنيتين وغيرهما من الحكومات على اعتبارهـــا من الاتفاقيات الدولية التي تربط الحكومتي الالمانية والفرنسية بصورة رسمية .

وقد بين هذا الموقف بجلاء من خلال مذكرة بعث بها البارون بينيس BARON BEYENS سفير بلجيكا في برلين الى المســـيو دافينيون DAVIGNON وزير الخارجيـة البلجيكي في ٢٠ شباط ١٩١٤ عندما لفت السفير البلجيكي في تلك المذكرة أنظار الحكومة البلجيكيـــة بصورة رسمية الى وجود الاتفاقية والى ان الحكومة الفرنسية تعتبرها من الاتفاقيات الدولية[1] .

جاءت اتفاقية عام ١٩١٤ في صالح كل من ألمانيـــا وفرنسا ، فأن المصالح الفرنسية حصلت على امتيازات لمد سكك حديدية في تركيـــا الاسيوية لمسافات تزيد على الالفي ميل مبعدة بذلك خطر احتمال السيطرة الالمانية على كافة طرق المواصلات في تركيا . والى جانب ذلك فأن الاتفاق حول شراء البنك الالماني للاسهم والسندات الفرنسية في سكة حديد بغداد ازاح عن كاهل المصالح الفرنسية عبئاً مالياً ثقيلا نظراً لرفض الحكومـــة الفرنسية المتواصل قبول طرح تلك الاســـهم والسندات في البورصـــة الفرنسية .

واذا كانت الاتفاقية مرضية لاطماع المصالح المالية الفرنسية ، فأنهـــا كانت في نفس الوقت مرضية للحكومـــة الفرنسية نفسها خصوصاً بعد

---

(1) DEUTSCHES AUSENMINISTERIUM STENO GRAPHISCHE BERICHTE, LEGISLATUR PERIODE, 1 SESSION. VOLUME 291. P. 62746 BERLIN. 1913.

الموقف الحرج الذى وصفت فيه فرنسا عقب الاتفاق الالماني - الروسي حول مناطق النفوذ في ايران وسكة حديد بغداد (اتفاق بوتسدام) •فقد أصبحت لفرنسا عقب اتفاقية عام ١٩١٤ مع الالمان سياستها الخاصة بهـا والمستقلة عن السياسة الروسية فى الشرق الاوسط[١] •

استفادت الدبلوماسية والمصالح المالية الالمانيـة هى الاخرى من الاتفاقية ، فقد اعترفت فرنسا لالمانيا فى الاتفاقية بمناطق للنفوذ في الشرق الاوسط تشمل وسط وجنوب الاناضول بالاضافة الى شمال سوريا ووادى الرافدين ، كما وحصلت المصالح المالية الالمانية على حق السيطرة الكاملة على سكة حديد بغداد الى جانب ضمانها انتهاء المعارضة الفرنسية للمشروع وتوقف الاخيرة عن وضع المصاعب والعراقيل فى وجه التغلغل الالمانى • أما الشرط الخاص بالتعاون الالماني - الفرنسي لاجل تقديم المساعدة المادية الى تركيا فكان يعني بالنسبة لالمانيا مساهمة فرنسية غير مباشرة في بناء الاقسام المتبقية من سكة حديد بغداد •

لم ترحب كل من ألمانيا وفرنسا فقط باتفاقية عام ١٩١٤ ، بل ان تركيا هي الاخرى رحبت بها وأكد السلطان حال علمه بالامر عن قبوله لامتيازات السكك الحديدية للبحر الاسود ولسكك حديد سوريا ، كما وان نفس الاتفاقية اعتبرت بالنسبة للحكومة العثمانية كبادرة طيبـة تشير الى اتفاق الدول الكبرى وتعاونها بشأن تركيا ، ذلك الاتفاق والتعاون الذى كانت العاصمة العثمانية تطلبـه من تلك الدول لغرض زيادة نسبة الضرائب الكمركية فى بلادها ، وعلاوة عن ذلك هناك سبب آخر فى تفسير قبول

---

(١) اعطت حكومة القيصر موافقتها على انشاء فرنسا لسـكة حديد البحر الاسود ، غير انها جعلت تلك الموافقة مشروطة بقيام روسيا بمد عدد من خطوط السكك الحـديدية على حدود القوقاس قبل قيام فرنسا بمد السـكة وذلك لتأمين حمـاية تلك المنـاطق • راجع :
EARLE. P. 250:

الحكومة العثمانية ورضائها على الاتفاقية ، فقد وضعت الاتفاقية حداً لبعض المصاعب والخلافات التي كانت تعرقل سبيل الاستمرار في مد السكك الحديدية في آسيا الصغرى في الوقت الذي كانت ترغب فيه تركيا رغبة شديدة اتمام تلك الانشاءات بالنظر لما كانت تعقده عليها من آمال في تطوير اقتصادياتها وتعمير بلادها .

وقدمت فرنسا في ٣١ آذار ١٩١٤ مذكرة الى وزارة الخارجية البريطانية تخبرها فيها بوجود الاتفاقية بصورة غير مباشرة ، فقد أكدت المذكرة على ان فرنسا ترغب في التعاون مع ألمانيا من أجل حفظ استقلال الامبراطورية العثمانية(١) .

لاقت الاتفاقية نوعاً من الانتقاد في الاوساط البريطانية بالنظر لما منحته الى فرنسا من أمتيازات في الشرق الاوسط ، ووقف السير مارك سايكس MARK SYKES أحد كبار المهتمين بشؤون الشرق الاوسط في مجلس العموم البريطاني معلناً ان الوضع الجديد هو أسوء من الوضع القديم بالنسبة لبريطانيا ، وحذر النائب البريطاني الحكومة البريطانية قائلا :

"THE POLICY OF THE FRENCH FINANCE WILL PRODUCE EVENTUALLY THE COLLAPSE OF THE OTTOMAN EMPIRE.. TAKE THE PROPOSED LOAN ARRANGED WITH THE FRENCH GOVERNMENT FOR SOMETHING OVER 20,000,000 POUNDS IN ORDER TO GET THIS, THERE ARE CONCESSIONS WHICH I CAN NOT HELP FEELING ARE MORE BRAZEN AND MORE FATAL THAN ANY I HAVE SEEN, THE EXISTING RAILWAYS IN SYRIA MEANDER FOR MILES TO AVOID LEGITIMATE PROFIT IN ORDER TO EXTORT A GUARANTEE..".

"IN PRACTICE, LOANS, KILOMETRIC GUARANTEE MONOPOLIES, AND FINANCED NATIVE PRESS, MUST,

---

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 606-607: ....

WHETHER THE FINANCERS DESIRE IT OR NOT, PAVE THE WAY TO ANNEXATION..".

"THE OTTOMAN EMPIRE IS SHAKEN, AND THE COSMOPOLITAN FINANCIER IS NOW STAKING OUT THE LAND INTO SPHERES OF INTEREST. AN EMPIRE MAY SURVIVE DISASTER BUT IT CAN NOT SURVIVE EXPLOITATION. A COUNTRY LIKE TURKEY WITH OUT LEGISLATIVE CAPACITY, WITHOUT UNDER STANDING WHAT THE ECONOMICS OF EUROPE MEAN, AND AT THE SAME TIME RICH, IS A LAMB FOR SLAUGHTER"(1).

لم توضع بنود اتفاقية شباط ١٩١٤ منذ توقيعها وحتى قيام الحرب العالمية الاولى موضع التنفيذ وذلك بالنظر للمفاوضات الالمانية ـ البريطانية التي كانت دائرة في تلك الفترة بشأن الوصول الى اتفاق ثنائي بينهما حول سكة حديد بغداد ، ذلك لان الاوساط المالية البريطانية بالرغم من المعارضة التي ابدتها حيال اتفاقية عام ١٩١٤ بين المصالح الالمانيا والفرنسية ، استمرت في محادثاتها مع المانيا لتوقيع اتفاقية ثنائية في ذلك الشأن .

---

(١) يجب الملاحظة هنا ان السير مارك سايكس هو الذي خولته الحكومة البريطانية خلال الحرب العالمية الاولى مهمة التفاوض مع فرنسا بشأن تقسيم مناطق النفوذ بين الدولتين في الشــرق الاوسط ، وهو نفسه الذي وقع مع زميله جورج بيكو G. BICOT المعاهدة السرية الشهيرة التي تحمل أسميهما (سايكس ـ بيكو) بشأن تقسيم سوريا ووادي الرافدين الى مناطق للنفوذ الفرنسي ـ البريطاني على التوالي . لاجل مراجعة نص خطاب سايكس في مجلس العموم البريطاني . راجع:
PARLIAMENTRY DEBATES HOUSE OF COMMONS, FIFTH SERIES, VOL. 59. PP. 217-2189, LONDON 1914.

الفصل الثالث

روسيا والسكة

كانت لدى روسيا منذ البداية أسبابها الخاصة لمعارضة مشروع سكة حديد بغداد ، فروسيا الموجودة على أبواب « الرجل المريض » كانت تنتظر حلول الساعة لاخذ حصتها من تركته ، ولهذا السبب فأن محاولة الطبيب الالماني لانقاذه من الموت لم تحل فى نظر الحكومة الروسية ابدا .

وهكذا نجد ان تطور العلاقات الدبلوماسية والاقتصادية بين المانيا وتركيا بالاضافة الى التعاون العسكرى بين الدولتين لم تكن من الامور التى بمقدور حكومة القيصر تجاهلها وعدم الالتفات اليها .

ولقد شعرت روسيا منذ البداية ان ألمانيا لا ترغب فقط فى زيادة وتقوية علاقاتها الاقتصادية مع الامبراطورية العثمانية ، بل انها تريد في الواقع اكتساب مناطق نفوذ المانية فى تلك الامبراطورية حسب مفاهيم نظرية أو خطة التوسع الالمانى نحو الشرق "DRANG NACH OSTEN" الامر الذى يعرقل مساعي روسيا من أجل تحقيق اطماعها فى الوصول الى المياه الدافئة على الخليج العربى والبحر الابيض المتوسط ، ورأت روسيا فى مشروع سكة حديد بغداد مانعاً يحول بينها وبين الوصول الى تلك الاهداف .

وللاعتبارات الحربية كذلك أثرها فى تقرير سياسة العداء الروسى حيال مشروع السكة منذ بدء المناداة به ، فأن روسيا كانت تعارض اى تطوير حديث في وسائل النقل والمواصلات في الامبراطورية العثمانية ، محتجة بأن طرق المواصلات والنقل الحديثة يمكن ان تستعمل فى يوم ما ضد روسيا نفسها فى حالة قيام نزاع مسلح بينها وبين تركيا .

وهكذا عارضت روسيا مشروع سكة حديد بغداد منذ اعلان السلطان عبدالحميد عن رغبته فى اعطاء المصالح الالمانية امتياز لمد السكة اى منذ عام ١٨٩٩ تقريباً ، فقد شنت الصحف الروسية فى تلك الآونة حملة شديدة ضد المشروع واصفة اياه بالتصرف غير الصديق من جانب ألمانيا وبكونه مؤثراً على المصالح الاقتصادية الحيوية لروسيا فى المنطقة ، ووصف المشروع كذلك فى روسيا بكونه منافسة خطيرة لمشاريع السكك الحديدية الروسية فى القوقاس وللمشروع الروسى لسكة حديد ايران بل وحتى لمشروع سكة حديد عبر سيبيريا(١) ٠

والى جانب ذلك فأن تحقيق فكرة ربط مشروع سكة حديد الاناضول بسوريا يضرب فى الصميم الحلم الروسى الخاص بمد سكة حديدية من ارمينيا الى الاسكندرون لتكون واسطة لربط روسيا بالمياه الدافئة بصورة مستمرة طوال أيام السنة ٠ أما القسم الخاص بوادى الرافدين من مشروع سكة حديد بغداد ، فقد اظهرت روسيا معارضتها له لانه يفتح كما رأت أمام الاقتصاد الالمانى أبواب اسواق الخليج العربى وايران وحتى افغانستان ويضع حقول النفط الغنية فى العراق تحت تصرف المانيا مما يشكل ضربة لحقول النفط الموجودة فى جنوب روسيا ٠

ولكل هذه الاعتبارات سعت روسيا الى معارضة مشروع سكة حديد بغداد الذى رأت فيه خطراً يهدد اصلاحها ومصالحها الاقتصادية والحربية واطماعها التاريخية فى المنطقة(٢) ٠

---

(١) تم انشاء سكة حديد ايران من ميناء ريشت الى طهران على يد روسيا فى أيلول ١٨٩٩ ٠ راجع :
RUSSIA'S TIGHTENING GRIP ON PERSIA, THE GLOBE AUGUST 14, LONDON 1899.

(٢) سئل السفير الروسى فى لندن مرة عن موقف روسيا حيال سكة حديد بغداد فأجاب ان حكومته لم تعطف ابداً على المشروع لانها تشعر بانه يعطي لالمانيا سيطرة كبرى على آسيا الصغرى ٠ راجع :
BR. DOC. VOL. 2: PP: 188-189:

وعندما اعلنت المبادىء الاولى للاتفاقية بين الالمـــان والاتراك حول السكة ، عارضتها روسيا على أساس اضرارها بمصالحهـــا ، فقد عارضت روسيا مثلا البنود الخاصة بدفع تركيـا الضـمان الكيلومتري للمشـروع محتجة ان فيه تعجيز للخزينة العثمانية الامر الذى قد يؤخرها عن الايفاء بالتعويضات المقررة لروسيا أثر الحرب التركية الروسية لعام ١٨٧٧(١) .

كما أكدت روسيا في احتجاج قدمتـــه لتركيا بواســطة زينوفيف ZINOVIEV سفيرها في القسطنطينية ان مشروع سكة حديد بغداد عبر ما اسمته ، بطريق شمال ارمينيا ، الى الموصـل وبغـداد يعتبر تهديداً للسلامة الروسية ، على ان السفير الروسى ما لبث انسحب الاحتجاج عقب توقيع معاهدة حوض البحر الاسود عام ١٩٠٠ التى احتوت على بنود خاصة تعهدت فيها تركيا بمد السكة عن طريق جنوب انقرة عبر جبـــال طوروس فأطنه فحلب ثم الى الموصل وبغداد مستبعدة بذلك مد السكة عبر اراضى شمال انقرة التى كانت روسيا تعتبرها من مناطق نفوذها الخاصة(٢).

لم ترض اتفاقية حوض البحر الاسود روسيا الا لفترة من الزمن ، فقد ادعت حكومة القيصر فى كانون الاول ١٩٠١ على لسان فيته WITTE وزير ماليتها ان انشاء سكة حديد بغداد من قبل اى مصالح أخرى غـــير

---

(1) THE GLOBE. JULY 28. LONDON 1899.

(٢) اعطت اتفاقية حوض البحر الاسود لعام ١٩٠٠ بين الاتراك والروس امتيازات خاصة لروسيا ، فقد تعهد السلطان بعدم اعطاء اى امتياز فى المستقبل فى شمال ارمينيا الى اشخاص لا ينتمون الى الجنسية الروسية أو الى شركات لا يوافق قيصر روسـيا على اعطاءها مثـــل تلك الامتيـــازات ، كما وتعهد باعطـــاء الروس الذى يحصلون على مثل تلك الامتيازات نفس الامتيازات والشروط التى حصل عليها أصحاب امتيـــاز سكة حديد بغداد . راجع :
YOUNG, CORPS DE DROIT OTTOMAN, VOL. 4. P. 64.

روسية يعتبر تهديد لمصالح القيصر الامبراطورية ، وعاد فيته الى امثال ذلك التصريح كرة أخرى فى عامى ١٩٠٢ و١٩٠٣ .

ولم يكن بوسع روسيا آنذاك تحقيق ما جاء فى تصـــريحات وزير ماليتها ، فقد كانت روسيا تستغل كل ما يمكن استغلاله من اموالهـــا فى مشاريع البناء والتعمير الداخلية ، ولهذا السبب فأن فكرة قيامها بمد سكة حديد بغداد لم تكن من الافكار التى يمكن لحكومة سانت بطرسبورغ ان تبحثها بصورة جدية ، ولكن من المحتمل ان تصـريحات وزير الماليـة الروسية أريد بها بلبلة الخواطر فى الخارج وتعطيل السير فى عمليـات انشاء السكة تماما كما حدث فى تموز عام ١٩٠٣ عندما أخبر توفيق باشـا وزير الخارجية العثمانية الحكومة الالمانية ان الحكومة الروسيـــة طالبت باعطاءها امتياز لمد خط للسكة الحديدية من فان WAN الى بغـــداد ، اذ كان من المعروف ان روسيا غير قادرة على تمويل مثل ذلك المشروع وان المسألة لا تعدو عن كونها عبارة عن مؤامرة أريد بهـــا تخويف المانيا على أساس قيام روسيا ببناء سكة حديدية منافسة لسكة حديد بغداد[1] .

ولم تكن الحكومة الالمانية غافلة عن المناورات الروسية ، فقد شعرت الاوساط الرسمية الالمانية ان روسيا غير راغبة فى الواقع فى المشاركة فى بناء السكة ، بل انها كانت تريد تدمير المشـــروع بكامله فى نفس الوقت الذى كانت فيه روسيا تطمع فى الحصول على التأييد الالمانى بشأن مناوراتها ونشاطها فى منطقة البلقان .

على ان السياسة الالمانية لم تكن لتميل آنذاك الى مساومة روسيا حول البلقان لقاء تخليها عن فكرة معارضة سكة حديد بغداد ، فأن المانيا لم تكن مستعدة للتخلي عن حليفتها النمسا ـ التى كانت لها اطماعها فى البلقان ـ مقابل الحصول على الصداقة الروسية من جهة ولم تكن مستعدة لمســـاعدة روسيا على خلق مناطق للنفوذ الروسى فى البلقان من الجهة الاخرى .

---

(1) D. G. P. VOL 17: PP: 447-448:

عارضت روسيا سكة حديد بغداد معارضة عمياء حتى ان بعض الاسباب التى قدمتها كأساس لمعارضتها كانت واهية فهناك مثلا الادعاء الذى قدمه ساسونوف SASONOW مساعد وزير الخارجية الروسى والذى قال فيه ان مشروع السكة سيحدث منافسة لمشاريع السكك الحديدية الروسية وسوف يضر بمصالح المقاطعات المنتجة للقمح فى جنوب روسيا والواقع ان ذلك الادعاء لا يستند على أى دراسة للموضوع ، ذلك لان مشاريع السكك الحديدية فى تركيا لا يمكنها ان تضر بالمقاطعات الروسية الجنوبية المنتجة للقمح بل بالعكس سوف تساعد على زيادة الانتاج والرفاهية فى المنطقة .

أما الادعاء الخاص بأن روسيا سوف لا تشارك فى الارباح الناجمة عن سكة حديد بغداد أو ان طرق المواصلات الروسية سوف تتضرر من اتمام المشروع ، فأنه هو الاخر ادعاء ضعيف ، اذ ان روسيا كان بوسعها فى أى وقت المساهمة فى المشروع والحصول بالتالى على الارباح منه .

وبالاضافة الى ما سبق قدمت روسيا عذراً آخر لمعارضتها للمشروع يقوم على أساس منافسته لمشروع سكة حديد عبر سيبريا ، وهذا العذر ضعيف كذلك اذ لا يمكن بسهولة تصور العلاقة بين مشروع سكة حديد بغداد ومشروع سكة حديد عبر سيبريا(١) .

غير ان روسيا كانت لديها علاوة عن هذه الاسباب الواهية أسباباً أخرى وجيهة تبرر معارضتها خصوصاً تلك الاسباب المتعلقة بالنواحى الحربية والستراتيجية ، فأن انشاء سكة حديد بغداد يعتبر من الناحية العسكرية تهديداً للاطماع الروسية فى الشرق الاوسط ويمكن استخدام الخط عقب انتهاء كوسيلة بيد الحكومة العثمانية لاغراض نقل القطع والعتاد الحربى الى جهات الحدود الارمينية عند الحاجة ، والمثل العملي الذى يضرب دائما لتبرير مثل هذا المنطق هو ذلك المثل الذى قدمته الحرب الروسية ـ

(1) BUTTERFIELD. PP. 29-30, BR. DOC: VOL: 6, PP: 336-337; EARLE, P. 148.

العثمانية لعام ١٨٧٧ ، فلو كان بأمكان الاتراك نقل الفرقة التركية الخامسة والسادسة من دمشق وبغداد على التوالى بواسطة السكك الحديدية الى ميدان المعركة على الحدود الارمينية لكان من المحتمل انقاذ منطقة كارس من الوقوع بيد الروس أو رفع حصار ارضروم ، غير ان الذى حدث هو عكس ذلك ، فبالرغم من المجهودات التى بذلت فى محاولة اجبار الفرقتين على المشي السريع نحو ميدان المعركة ، فأنهما وصلتا متأخرتين ولم تستطيعا الاشتراك فعلياً فى المعارك الحربية(١) •

قدم السفير البريطانى فى باريس تقرير الى حكومته جاء فيه ان الحكومة الروسية تبغي من نشر العراقيل فى طريق مشروع سكة حديد بغداد ابقاء تركيا فى حالة التخلف وعدم الاستقرار ، وجاء فى نفس التقرير ان السفير الروسى فى القسطنطينية صرح بأنه يؤيد فكرة وضع خطة لعمل حلقة وصل بين سكة حديد بغداد ، وسكد حديد ايران التى تسيطر عليها المصالح الروسية(٢) •

على ان الموقف الروسى ما لبث ان شابه بعض الابهام فقد جاء فى بعض تصريحات الروس ما يؤيد فكرة المشروع والتخلي عن موقف المعارضة حياله ومن ذلك ما جاء فى حزيران عام ١٩٠٦ فى تصريح لبولكوفسكي POLKEWSKY السكرتير الاول للسفارة الروسية فى لندن من ان روسيا مستعدة للتخلي عن معارضتها لمشروع السكة •

يقول بترفيلد BUTTERFIELD فى كتابه «دبلوماسية سكة حديد بغداد» في محاولة لتفسير محتويات تصريح السكرتير الاول فى السفارة الروسية فى لندن ، ان التصريح الاخير ان لم يكن اختلافاً على

(1) DRAGE. RUSSIAN AFFAIRS, P. 507. LONDON 1904.

(2) BR. DOC. VOL. 6: PP: 336-337:

السكرتير الاول الروسى ، فأنه كان محاولة عمدية اريد بها الحصول على التأييد والمساعدة الالمانية لروسيا[1] .

صرفت الحرب الروسية ـ اليابانية حكومة القيصر الروسى عن التفكير فى الشؤون الاوربية والشرقية بصورة خاصة لفترة من الزمن وقد أدى اندحار روسيا أمام اليابان عام ١٩٠٤ الى ان ترجع الاولى بقواها كرة أخرى نحو أوربا والشرق الاوسط . غير ان حرب اليابان وثورة عام ١٩٠٥ فى داخل روسيا صدعتا روسيا بشكل ملحوظ وجعلتاها تفكر فى السير على أساس سياسة ترمي الى انتهاج الاصلاح الداخلى ومحاولة التفاهم مع ألمانيا خصوصاً بعد ان رأت روسيا ان هناك ثمة مفاوضات بين حليفتها فرنسا وألمانيا لغرض عقد تسويات بشأن سكة حديد بغداد وقضية مراكش[2] .

وجاءت المحاولات الاولى فى هذا المضمار عقب حرب اليابان ، غير ان فيته وزير المالية الروسى عارض ـ نظراً للحالة المالية السيئة التى كانت عليها روسيا عقب حرب اليابان ـ فكرة قدمها ازفولسكى ISWOLSKI وزير الخارجية مقترحاً المساهمة الروسية فى مشروع السكة .

كان وزير الخارجية الروسي بالرغم من عدم تخليه على فكرة معارضة ألمانيا بخصوص مشروع سكة حديد بغداد يحبذ فكرة اقتسام المشروع مع المصالح الالمانية ، غير ان الصعوبات المالية الروسية التى كانت تبعده عن مبتغاه بصورة مستمرة جعلته يفكر بالاتجاه صوب ألمانيا محاولا الحصول على تأييدها للاطماع الروسية فى ايران خصوصاً فى

---

(1) BUTTERFIELD. P. 31.

(2) BERNADOTTE. E. SCHMITT, TRIPLE ALLIANCE AND TRIPLE ENTENTE PP. 62-63, HENRY HOLT AND COMPANY, NEW YORK 1934.

تلك الأونة التى سبقت توقيع اتفاقية عام ١٩٠٧ بين روسيا وانكلترا بشأن اقتسام مناطق النفوذ والسيطرة فى ايران .

على ان النفوذ البريطانى الواسع النطاق فى جنوب ايران ومنطقة الخليج العربى كان يجبر روسيا من الناحية الاخرى على التفاهم والتفاوض مع ألمانيا حتى عقب توقيع اتفاقية عام ١٩٠٧ مع بريطانيا .

وهكذا كان وزير الخارجية الروسي يحاول تطبيق سياسة ذات حدين فى محاولاته للتقرب من كل من بريطانيا وألمانيا .

اخبرت وزارة الخارجية الروسية فى تشرين الاول ١٩٠٦ وزارة الخارجية الالمانية بأنها ليست ضد مشروع سكة حديد بغداد وان من الصعب عقد اتفاقية بين روسيا وألمانيا بذلك الشأن اذا لم يطمأن الرأى العام الروسي بشأن ايران . واضافت تلك المذكرة التى كانت مذيلة بتوقيع وزير الخارجية الروسية بأن روسيا ترغب فى الطلب من ايران عدم القيام بانشاء اى سكة حديدية فى اراضيها بدون اخذ موافقة روسيا على ذلك واختتمت المذكرة بسؤال ألمانيا عن موقفها اتجاه مثل تلك الخطوة الروسية[1] .

سعت ألمانيا من جانبها الى عدم محاولة الاحتكاك والاختلاف مع روسيا حول منطقة ايران بالنظر للاطماع والآمال القوية التى كانت تعقدها المصالح والسياسة الروسية عليها ، فحينما طلبت ايران مثلا عام ١٩٠٦ من ألمانيا انشاء بنك المانى فى طهران آملة من ذلك الحصول على مساعدة ألمانية تستخدمها لاضعاف النفوذ الروسي فى بلادها ، ترددت ألمانيا فى اجابة ذلك الطلب واخبرت الحكومة الالمانية وزارة الخارجية الروسية بأن ألمانيا ليست لديها اى مصالح او اطماع فى ايران[2] .

---

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 353-354:
(2) D. G. P. VOL: 25: PP: 103-121; S. B. FAY, THE ORIGINS OF THE WORLD WAR, VOL: 2: P: 267..

وبنفس هذه الروح اجابت وزارة الخارجيـــة الالمانية على مذكرة تشرين الاول الروسية السالفة الذكر بأن كل ما ترغب فيه ألمانيا فى ايران هو ان تكون التجارة فيها حرة ومفتوحة أمام الجميع فى كل الاوقات[1] •

وكجواب على ذلك اقترح ازفولسكى وزير الخارجية الروسي فى بداية عام ١٩٠٧ على الحكومة الالمانية عقد اتفاق ثنائي بينهما تســـحب روسيا بموجبه معارضتها لاقامة خط سكة حديد بغداد مقابل اعتراف ألمانيا بالاطماع والمصالح السياسية والستراتيجية والاقتصادية لروسيا فى شمال ايران[2] •

غير ان الحكومة الالمانية لم تكن بغافلة عن المحادثات التى تجريهـا روسيا مع بريطانيا فى خلال عام ١٩٠٦ وبداية عام ١٩٠٧ بشأن ايران ، فقد سببت محاولات التفاهم الروسية ـ البريطانية بشأن ايران قلقاً لدى الاوساط الرسمية الالمانية التى كان يهمها مستقبل التجارة الالمانية فى ايران بصفة عامة ومستقبل سكة حديد بغداد بصورة خاصــة وذلك بالرغم من عدم عقدها أى آمال سياسية خاصة على ايران فى ذلك الحين[3] •

تظاهرت السياسة البريطانية خلال عامى ١٩٠٦ و١٩٠٧ بالدفاع عن

---

(1) D. G. P. VOL: 25, PP: 231-234:

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ١٢١ وما بعدها •

(٣) ظهر فى ١٩ مايس ١٩٠٦ فى احدى الصحف البريطانيـــة مقالا يعلن عن احتمال عقد اتفاق بين روسيا وانكلترا حول المشاكل المتعلقة باسيا وايران وسكة حديد بغـداد الامر الذى ســبب بعض الذعر لدى الالمان وقام على أثره السفير الالمانى ســانت بطرســبورغ باخبار وزير الخارجية الروسى ان المانيا لا ترغب فى رؤية اى أمر يعرقل سير العمل فى السكة ، واجاب الوزير الروسى على الملاحظة الالمانية ان روسيا تقدر المصالح الالمانية فى المنطقة ووعد بعدم عقد اى اتفاق حول ســكة حديد بغداد بدون اعطاء الالمان تفسيرات بذلك الصدد • راجع :

THE STANDARD, MAY 19. LONDON 1906; BR. DOC. VOL. 4. PP. 231-232:

فكرة تدويل سكة حديد بغداد مقترحة عقـــد اتفاق رباعي بين المانيـــا وبريطانيا وروسيا وفرنسا حول السكة لغرض اقتسام المشروع فيما بينها •

فمنـــذ تشـــرين الثـــاني ١٩٠٦ قـــام الســـير ادورد كراي EDWARD GRAY وزير الخارجية البريطاني بطرح فكرة تدويل المشروع مقترحاً على روسيا وفرنسا ان تضما صوتيهما الى بريطانيا لبحث الامر سوية مع ألمانيا على أساس ان توحـــد كل من بريطانيا وفرنسا وروسيا وجهات نظرهم ومطاليبهم لمناقشة بصورة موحدة مع ألمانيا في حالة حدوث مفاوضات في ذلك الخصوص •

ولم تكن الحكومة الالمانية مستعدة لقبول تلك المقترحات البريطانية لانها ستصبح واحدة ضد ثلاثة اطراف في حالة اجراء مثل تلك المحادثات وشعرت المانيا في نفس الوقت انالاطماع الروسيـــة المتزايدة في شـمال ايران ستكون عاجلا أو آجلا سبب لنزاع روسي شديد مع بريطانيا بدون الحاجـــة الى تدخـــل ألماني في الموضـــوع وقال الامير فون بيلو PRINCE VON BULOW وزير الخارجية الالماني في هذا الصدد جملته الساخرة المعروفة (IL FAUT LES LAISSER CUIRE DANS LEUR JUS) أي ما معناه دعهم يتصارعون فيما بينهم[1] •

وصدقت نبوءة الفون بيلو ففي آذار ١٩٠٧ حينما ارسلت وزارة الخارجية البريطانية مذكرة الى روسيا وفرنسا تبلغهما فيها انها غير مستعدة للنظر في أمر اقتسام المشروع مع اي دولة أخرى الا في حالة حصولها على حق السيطرة على الجزء الممتد من جنوب بغداد الى الخليج العربي من الخط•

تلقت الاوساط الرسمية الروسية مذكرة آذار البريطانية بالكثير من المرارة ، فقد اظهرت بريطانيا فيها عزمهـــا بكل انانيـــة على الدفاع عن

---

(1) FAY, VOL. 2. P. 268; BR: DOC: VOL: 6: PP: 247-248. BUTTERFIELD P. 32.

مصالحها الخاصة وتخليها عن اصدقائهـــا الامر الذى لا يتفق مع الاقوال البريطانية السابقة بشأن تدويل قضية السكة .

وبدلا من ان تسعى السياسة البريطانية الى محاولة ازالة هذا التناقض وتحاول العودة الى اكتساب ما فقدته من مكانة لدى روسيا ، نجدها تسير على سياسة الدفاع عن فكرة سيطرتها على القسم الجنوبى من السـكة والتأكيد على هذا الامر . ففى تشرين الثانى ١٩٠٩ اخبرت وزارة الخارجية البريطانية وزارة الخارجية الالمانية بأن بريطانيا غير مستعدة لاعطاء تركيا موافقتها على زيادة نسبة الضرائب الكمركية على الواردات التركية أو اذا رضت تركيا اعطاءها حق السيطرة على القسم الجنوبى من السكة بالنظر لاهمية وضرورة ذلك القسم بالنسبة للمصالح البريطانية[1] .

وعندما زادت بريطانيا من اظهار امثال هـــذه التصريحات زادت المضايقة بالنسبة لروسيا وأخذت السياسة الروسية تميل شيئاً فشيئاً نحو فكرة التوجه مباشرة نحو ألمانيا للتفاهم معها بصورة ثنائية بدلا من التفاهم بصورة رباعية .

أخذت بوادر الاتجاه الروسى الجديد تظهر للعيان بصورة واضحـة عندما قام ازفولسكى فى ٢٤ تشرين الثـانى ١٩٠٩ بأخبـار نيكولسن NICOLSON السفير البريطانى فى سانت بطرسبورغ بأن انكلترا انما تستخدم حقوقها المشروعة فى محاولتها للحصول على السيطرة على القسم الجنوبى من السكة ، واضاف وزير الخارجية الروسى انه طالما كان الحال كذلك ، فأن روسيا لديها الحرية الكاملة للقيام بعقد اتفاقية منفصلة مع ألمانيا حول الاقسام الاخرى من السكة .

لم تنظر وزارة الخارجية البريطانية بعين الرضى الى الاتجاه الجديد للسياسة الروسية ، غير أنهـا لم تكن قادرة على تغيره فى نفس الوقت

(1) BUTTERFIELD. P. 32.

ولهذا قام كراي وزير الخارجية البريطاني بابلاغ ازفولسكي في تشرين الثاني ۱۹۰۹ بأن بريطانيا تسمح لروسيا ـ لم يطلب احد من بريطانيا اعطاء السماح المذكور ـ بالقيام باجراء مفاوضات منفصلة مع ألمانيا بشأن الاقسام الشمالية من السكة شريطة ان لا تمس الامتيازات التي يمكن لالمانيا ان تحصل عليها عقب المفاوضات المنطقة المحايدة من ايران والتي تم الاتفاق على حيادها بين مناطق النفوذ الروسية والانكليزية بحسب اتفاقية عام ۱۹۰۷ بين روسيا وبريطانيا •

وهكذا وضعت نهاية لفكرة التفاوض الرباعي حول مشروع السكة وتدويل المشروع بالنتيجة(١) • وقد رغبت المانيا في تلك الآونة في التفاهم مع روسيا حول المشروع وقام الهر مترنيخ METTERNICH سفير ألمانيا في لندن بنصح الحكومة الالمانية بالتفاوض مع روسيا أولا على أساس ان تلك الخطة هي احسن الخطط وعلى أساس ان بالامكان التفاهم بصورة اسهل مع بريطانيا عقب التفاهم مع روسيا •

وكان مترينخ يعلم علم اليقين ان روسيا لا ترغب ولا يمكنها المساهمة في المشروع بصورة عملية بالنظر للاسباب المتعلقة بأحوالها المالية القلقة ونصح مترينخ في مذكرته الحكومة الالمانية ان تعطي تأييدها للاطماع الروسية في المنطقة مقابل سحب روسيا لاعتراضاتها بشأن مشروع السكة •

وكانت روسيا في الواقع كما تم ذكره ترغب في الحصول على مثل تلك التسويات واشار مسؤولوها الى ذلك في عدة مناسبات •

قامت المانيا في بداية عام ۱۹۱۰ بأتخاذ خطوة جديدة بشأن التفاهم مع روسيا بصورة منفردة والقضاء على أي بقية لفكرة التفاوض الرباعي لدى الاخيرة • ففي آذار ۱۹۱۰ اخبر الهر بورتاليس POURTALES

---

(١) المصدر السابق ، ص ٣٢ •

سفير ألمانيا فى روسيا وزير الخارجية الروسى ان ألمانيا تعتبر ايران منطقة حرة وانها ترغب فى الاستمرار فى خدمة مصالحها هناك على أساس الاعتبار المذكور بدون اى اعتبار للدول والمصالح الاخرى واذا ما كانت روسيا ترغب فى تقديم بعض العروض بشأن سكة حديد بغداد فأن ألمانيا مستعدة للتفاوض معها .

اخبر ساسونوف SASANOV وزير الخارجية الروسى عندما كان فى برلين فى بداية عام ١٩١٠ الهر بيتمان هولنج BETHMANN HOLLWEG المستشار الالمانى ان روسيا مستعدة لرضع حد لمعارضتها لمشروع سكة حديد بغداد وانها مستعدة للقيام بمد سكة حديد تربط بين سكة بغداد وبين مشروع سكة حديد ايران عن طريق سكة حديدية تمتد من جلفه عبر تبريز وطهران وخانقين وذلك مقابل قيام المانيا بالتراجع عن حقوقها المتعلقة بالسكك الحديدية والتلغراف فى ايران(١) .

وهكذا أخذت البوادر بشأن التفاهم الالمانى - الروسى الموعود تزداد وضوحاً شيئاً فشيئاً وفى خلال عام ١٩١٠ شهدت العلاقات السياسية بين البلدين نشاطاً ملحوظاً كان الغرض منه وضع صيغة التفاهم بينهما حول ايران وسكة حديد بغداد واستمرت المحادثات قائمة حتى عقد الاتفاقية النهائية فى تشرين الثانى ١٩١٠ .

حصل الاتفاق النهائى بين البلدين اثناء الزيارة التى قام بها القيصر نيقولا الثانى قيصر روسيا الى المانيا ومثل الجانب الالمانى فى المحادثات علاوة عن القيصر نفسه وزير الخارجية الالمانى الهر كيدرلان HERR VON KIDERLAN ومثل الجانب الروسى علاوة عن القيصر ساسونوف وزير خارجية روسيا .

---

(١) المصدر السابق ، ص ٣٣ .

وظهر للعيان منذ بدء الاجتماعات بين الجانبين ان هناك ثمة مغزى سياسى للقاءات بين القيصر الالمانى ورفيقه القيصر الروسى ، تلك اللقاءات التى كانت تتم فى قصر بوتسدام POTSDAM وقامت الصحافة الاوربية بتقديم عدد من التكهنات والمقالات عن مغزى تلك الاجتماعات والنتائج التى يمكن ان تؤدى اليها فى النهاية وذلك الى ان أعلن بصفة رسمية فى ٤ تشرين الثانى ١٩١٠ بأن القيصرين ووزيري خارجيتهما قد توصلوا الى صيغة اتفاقية بشأن سكة حديد بغداد وايران .

بقت الاتفاقية فى طى الكتمان الى ان تم اعلانها بصورة رسمية عقب ذلك التاريخ بوقت قصير . ويمكن اجمال المسائل التى تم الاتفاق عليها فى اتفاقية بوتسدام - كما دعيت بالنسبة الى القصر الذى تم توقيعها فيه - فى النقاط التالية :-

١ - اعتراف المانيا بمنطقة النفوذ الروسى فى شمال ايران التى تم تحديدها بموجب الاتفاق الروسى - البريطانى لعام ١٩٠٧ .

٢ - تعهدت المانيا بعدم القيام بالسعي للحصول على امتيازات للسكك الحديدية والطرق والاتصالات التلغرافية أو غيرها من وسائل الاتصال فى المنطقة .

٣ - اعترفت روسيا بحقوق البنك الالمانى فى سكة حديد بغداد ووافقت على سحب كل معارضتها الدبلوماسية بالنسبة للمشروع وبالنسبة لمساهمة رأس المال الاجنبى فيه .

٤ - وافقت روسيا على القيام بالاتصال السريع مع الحكومة الايرانية لغرض الحصول على أمتياز لمد سكة حديدية من طهران الى خانقين لغرض ربط مشاريع السكك الحديدية الروسية فى ايران بمشروع سكة حديد بغداد عن طريق خانقين وذلك عقب قيام شركة سكة حديد بغداد بمد الخط الفرعى الذى نص عليه امتياز عام ١٩٠٣

من نقطة على نهر دجلة الى خانقين(١) .

٥ ـ اذا فشلت روسيا لسبب ما فى بناء خط طهران خانقين المقترح ، فأن بامكان المصالح الالمانية نفسها ان تقوم بمحاولة الحصول على الامتياز لنفسها .

٦ ـ تم الاتفاق على اتباع سياسة « الباب المفتوح » THE OPEN DOOR POLICY الاقتصادية فى المنطقة ووافقت روسيا على عدم اتخاذ اى اجراءات لمحاولة عرقلة سير التجارة الالمانية فى ايران واتفق الجانبان كذلك على وجوب حصولهما على نفس المعاملة والامتيازات فى الخط المقترح مده من دجلة الى طهران عبر خانقين(٢) .

يتضح عقب تحليل ما جاء فى اتفاقية بوتسدام ان روسيا حصلت على منافع عديدة من جراء الاتفاقية ، فأن سكة حديد بغداد كانت سائرة فى طريق العمل لانجازها بالرغم من المعارضة الروسية ولهذا فقد حصلت روسيا على الشيء الكثير من جراء التفاوض حول السكة مع ألمانيا والحصول على امتيازات لقاء سحب معارضتها لمشروع لم يكن بمقدورها ايقاف العمل فيه .

والواقع ان التفاهم الالماني ـ الروسي حول موضوع السكك الحديدية فى ايران ووادي الرافدين فتح أمام التجارة الروسية منافذ بأتجاه بغداد

---

(١) راجع المادة الثالثة من امتياز سكة حديد بغداد .

(٢) للرجوع الى نصوص اتفاقية بوتسدام راجع :

(3) DR. JOHANNES. DR. KLAUS HOHLFELD: DOKUMENTE DER DEUTSCHEN POLITIK UND GESCHICHTE VON 1848 BIS GEGENWART, EIN QUELLENWERK FUR DIE POLITISCHE BILDUNG UND STAAT BURGERLICHERS, BAND 1. DOKUMENT 97, P. 138. DOKUMENTEN VERLAG. HERBERT WENDLER AND COMPANY, BERLIN 1956.

والبصرة والخليج العربى وبالتالى نحو الهند والمياه الدافئة للبحر الابيض المتوسط عبر الموصل وحلب والساحل السورى •

وقد لاقى نفس ذلك التفاهم قبولا لدى بعض الاوساط الارستقراطية الروسية التى رأت فى محاولة التقرب من الامبراطورية الالمانية سنداً جديداً لدعم الحكم الارستقراطى المتضعضع فى روسيا •

أما الاتفاقية بالنسبة لالمانيا فقد كانت نصراً دبلوماسياً كبيراً ، فأن المانيا التى لم يكن لديها الشىء الكثير فى ايران لم تخسر ابداً فى الاعتراف لروسيا بالمركز ومناطق النفوذ التى كانت لحكومة سانت بطرسبورغ فى دوله العجم • ومهما يكن من أمر فأن المانيا ضمنت لنفسها بموجب الاتفاقية حرية التجارة وعدد من الامتيازات فى ايران وفتح الاسواق الايرانية أمام البضائع الالمانية كما وانها حصلت على تعهد الحكومة الروسية بايقاف معارضتها لمشروع سكة حديد بغداد ، تلك المعارضة التى طالما شغلت الدبلوماسية الالمانية واتعبتها والتى كانت فى نفس الوقت تشجع فرنسا على الاستمرار فى معارضتها للشروع •

لم تكن اتفاقية بوتسدام من الاتفاقيات التى يمكن للدول الاخرى اهمالها ، فأن اتفاقية لها مثل تلك الاهمية تكون دائماً معرضاً للتعليق واتخاذ وجهات النظر بشأنها ، وقد استقبلت تركيا بكثير من البرود اتفاقية بوتسدام على أساس ان الاتفاقية المذكورة أهملت تركيا والحقوق التركية فى المنطقة اذ أنها رأت ان الاتفاقية فيها عدم اكتراث للسيادة العثمانية على بعض المناطق التى شملتها الاتفاقية كمنطقة وادى الرافدين مثلا التى كانت لاتزال تحت السيادة العثمانية آنذاك •

وخلقت الاتفاقية لدى الاوساط الفرنسية نوعاً من الحيرة والقلق بشأن نيات روسيا اتجاه فرنسا وبريطانيا وصرح المسيو هانوتو HANOTAUX

(1) STENOGRAPHISCHE BERICHTE, 12, LEGISLATUR PERIODE, 2 SESSION, VOL. 226. BERLIN 1911.

احد وزراء الخارجية الفرنسية الســـابقين بأن محادثات بوتسدام خلقت وضعاً جديداً يجبر فرنسا على التساؤل عما اذا كانت روسيا قد تخلت عن حلف الوفاق الثلاثى(١) ٠

وهاجمت بعض الاوساط البرلمانية الفرنسية اتفاقية بوتسدام كذلك ، واعتقد المســـيو جوريس JAURES احد النواب الاشتراكيين الفرنسيين ان اتفاقية بوتسدام بمثابة تهديد قوي لفرنسا والسلم فى أوربا٠ وقال النائب جوريس فى خطبة له أمام مجلس النواب الفرنسى مهاجمـاً فيها سياسة الحكومة الفرنسية حيال السكة موجهاً الكلام الى المسيو بيشون وزير الخارجية الفرنسى ٠

"WHAT IS THE SITUATION IN WHICH YOU FIND YOURSELF ? YOU ARE GOING TO BE FACED, YOU ALREADY ARE FACED, WITH A FAIT ACOMPLI, A RUSSIO - GERMAN CONVENTION ON THE BAGHDAD QUESTION WHAT DO YOU PROPOSE TO DO ? WELL, YOU MAY PURSUE AN INDEPENDENT COURSE AND CONTINUE TO OPPOSE THE BAGHDAD RAILWAY. IN THAT EVENT YOU WILL BE IN THE UNENVIABLE POSITION OF OPPOSING GERMANY IN AN ENTERPR-ISE IN WHICH RUSSIA - WHOSE INTERESTS ARE MORE DIRECTLY INVOLVED - HAS GIVEN HER SUPPORT, OR ON THE OTHER HAND YOU MAY SUBSCRIBE WITH GOOD GRACE TO THIS ENTRPRISE WHICH RUSSIA COMMENDS TO YOU. WHAT THEN WILL BE YOUR SITUATION ? FOR SOME YEARS FRANCE HAS SUCCESS FULLY RESISTED THE BAGHDAD RAIWLAY. IF DUR-ING THIS TIME WE HAVE SULKED AT THE ENTERPR-ISE, IT WAS NOT OF OUR OWN CHOICE BUT OUT OF REGARDS FOR RUSSIA, BECAUSE RUSSIA BELIEVED HER INTERESTS TO BE MENACED IN SHORT WE ARRIVE AT THIS PARADOX. YOU HAVE CREATED AN

---

(1) W. M. FULLERTON, PROBLEMS OF POWER, P. 171. NEW YORK 1915.

EXTREMLY DELICATE SITUATION BETWEFN FRANCE AND GERMANY BY OPPOSING THE BAGHDAD RAIL WAY, AND NOW IT IS THE SAME RUSSIA, WHICH WITHOUT PREVIOUSLY CONSULTING YOU, PLACES AT THE DISPOSAL OF GERMANY THE MORAL ADVANTAGE OF COMPELLING YOU TO ACCEDE TO THE BAGHDAD RAILWAY(1).

أما بالنسبة الى بريطانيا ، فقد اثارت اخبار محادثات بوتسدام اهتماماً شديداً من قبل الاوساط العامة البريطانيــــة ، ويظهر مقدار الاهتمام البريطاني في الموضوع في ان الصحف البريطانية كانت اسبق الصحف العالمية في الاشارة الى محادثات بوتسدام وفحواها ، فقد نشرت صحيفة الايفنج تايمس THE EVENING TIMES اللندنية أول مقتطفات نشرتها الصحف العالمية من الاتفاق الذى عقد فى بوتسدام والذى بقيت محتوياته سرية حتى ذلك الوقت(٢) .

وفى مجلـــس العمـــوم البريطـــانى هاجم لويـــد جورج LIOYED GEORGE روسيا هجوماً مراً متهماً اياها بالتخلي عن حلفاءها وتعهداتها الدبلوماسية(٣) .

والظاهر ان الاوساط الحكومية البريطانية التى لربما كانت على علم سابق بنيات روسيا بشأن الاتفاق مع ألمانيـــا ، لم تكن متخوفة جداً من الاتفاق الذى تم بين الروس والالمان ، فقد اجاب السير ادورد كراى على

---

(١) الرجوع الى نص الخطبة :
JOURNAL OFFICIEL DEBATS PARLEMENTAIRES, CHAMBRE DES DEPUTES, P. 33-34. JANVIER 13. PARIS 1911.
(2) EVENING TIMES, JANUARY 9. LONDON 1911.
(3) PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF COMMONS, FIFTH SERIES, VOL. 21, PP. 241-244: LONDON 1911.

استجواب وجه اليه فى مجلس العموم البريطانى بشأن اتفاقية بوتسدام بأنه لا يرى داعياً للخوف والرعب من جراء ذلك الاتفاق .

ولم يخل مجلس العموم البريطانى من عـدد النواب المدافعين عن الاتفاقية ومن جملة هؤلاء النائب بيكرز جيل PICKERS GILL الذى قال فى خطبة له فى المجلس :

I CAN NOT UNDERSTAND THE POLICY OF CONTINUED ANTAGONISM TO GERMANY, EX PRESIDENT ROOSEVELT RECENTLY GAVE MUCH ADVICE TO OUR FOREIGN MINISTER, AND AMONGST OTHER THINGS HE SAID THAT THE PRESENCE OF GERMANY ON THE EUPHRATES WOULD STRENGTHEN THE POSITION OF GREAT BRITAIN ON THE NILE ... THE ACTION OF RUSSIA AT THE RECENT MEETING OF POTSDAM HAD BROUGHT MATTERS TO AHEAD AND I HOPE THE FOREIGN OFFICE WILL APPROACH TURKEY WITH A VIEW TO ARRANGING FOR THE COMPLETION OF THE BAGHDAD RAILWAY, WHICH MIGHT BE AGREABLE TO TURKEY, GERMANY AND OUR SELVES(1).

لم تكن النقاط التى تم التوصل اليها بين ألمانيا وروسـيا بموجب محادثات بوتسدام سوى اتفاق مبدئي بين الطرفين ، ولهذا السبب استمرت الاتصالات والمحادثات بين الجانبين لغرض التوصل الى عقد الاتفاق النهائي بينهمـا .

ففى خلال الاسابيع الاخيرة لعام ١٩١٠ والاشهر الاولى لعام ١٩١١ جرت محادثات ألمانية ـ روسية بشأن التوصل الى عقـد اتفاق خاص بالشرق الاوسط وسكة حديد بغداد على أساس النقاط المتفق عليهـا فى بوتسدام .

وقد تأخرت نتائج المحادثات المذكورة عن الظهور نتيجة لمسـاعى بريطانيا المستمرة للحيلولة دون ازدياد النفوذ الالمانى فى ايران ولرغبتها

---

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٨٢ ـ ٨٥ .

الخاصة بالاشراف أو بالاشتراك فى الاشراف على القسم الممتد من بغداد الى الخليج العربى من السكة . كما وان نشر صحيفة الايفنج تايمس البريطانية مقتطفات من الامور التى حوتها اتفاقية بوتسدام السرية اثار جواً من الشك وعدم الثقة بين ألمانيا وروسيا ، اذ اعتقد كل من الطرفين بأن الطرف الآخر هو السبب فى نشر تلك النصوص السرية[1] .

غير ان المفاوضات استمرت بين الطرفين رغم كل شيء ووضعت الصيغة النهائية للاتفاق الالمانى - الروسى فى شهر تموز ١٩١١ وتم التوقيع على ذلك الاتفاق النهائي فى ١٩ آب ١٩١١ .

ويحتوي الاتفاق النهائي على أهم النقاط التى جاءت فى اتفاقية بوتسدام السابقة فقد تخلت ألمانيا عن اطماعها فى الحصول على امتيازات ذات صبغ اقتصادية - سكك حديدية ، تلغراف ، طرق مواصلات ... الخ - فى القسم المخصص للنفوذ الروسى فى ايران واشارت نفس تلك الاتفاقية الى خط حديدى محتمل الانشاء على يد المصالح الروسية من طهران الى الحدود الغربية لايران (خانقين) واشارت كذلك الى احتمال ربط الخط المذكور بالقسم الالمانى لسكة حديد بغداد .

أما روسيا فقد تعهدت من جانبها بعدم نشر العثرات فى طريق بناء سكه حديد بغداد أو فى طريق مساهمة رؤوس الاموال الاجنبية فى ذلك المشروع .

وهكذا تخلت روسيا عن معارضتها لمشروع سكة حديد بغداد فاسحة بذلك المجال لعقد الاتفاق الالماني - الفرنسى بشأن السكة من جهة الاتفاق الالمانى - البريطانى بشأنها من الجهة الاخرى .

---

(١) اعتقدت الاوساط الرسمية الالمانية ان روسيا قامت عمداً باذاعة نصوص الاتفاقية لغرض طمانة بريطانيا بان الاتفاقية لا تحوي على اى نصوص تضر بمصالحها . راجع :
FAY, VOL. 1, P. 275.

الفصل الرابع

بريطانيا والسكة

يجدر القول منذ البداية فى هذا الفصل ان موضوع سـكة حديد بغداد كان يمس منذ البداية وبصورة مباشرة المصالح والوجود البريطانى فى الهند والخليج العربى والشرق الاوسط .

فقد اعتبرت بريطانيا الخليج العربى والمنطقة التى تحيط به كحزام للامان تحمي بواسطته السيطرة البريطانية على الهند من كل تدخل اجنبى أو مصالح أجنبية تحاول الدخول الى منطقة الهند جوهرة التاج البريطانى آنذاك(١) .

وهكذا اعتبرت بريطانيا مشروع سكة حديد بغداد كموضـوع من مواضيع الخليج العربى ومشـكلة من مشـكلاته وكطريق مختصر من أوربا نحو الهند ، ولكن ذلك الطريق المختصر لم يكن بريطانيا ، بل كان كما وصفه جاسترو JASTROW « طريق مختصـر نحو الهند غير انه طريق مختصر من برلين وليس من لندن » .

"IT IS A SHORT CUT TO INDIA, BUT IT IS A SHORT

---

(١) لدراسة خاصة حول اهمية ومغزى الخليج العربى بالنسبة لبريطانيا آنذاك . راجع :

G. KREBS, DIE DEUTSCHE BAGHDAD - BAHNPOLITIK, PP. 67ff; THE CAMBRIDG MODERN HISTORY, VOL 12. P. 499. FIFTH EDITION 1934, FREASER, THE SHORT CUT TO INDIA LONDON 1909; ONCKEN, DIE SICHERHEITS INDIENS, EIN JAHRHUNDERT ENGLISCHER WELT POLITIK BERLIN 1937.

CUT FROM, BERLIN, AND NOT FROM LONDON(1).

وعلى هذا الاساس قامت روح السياسة البريطانيـــة المعادية للخط والتى أخذت تزداد حدة بصورة تدريجية بمرور الزمن خصوصاً بعد ان رددت الافواه وجود سياسة ألمانية خاصة بالتغلغل فى الشرق مبنيـــة على أسس مبدأ لسياسة ألمانية عامة بهـــذا الصدد دعيت بسياسة « التوسع نحو الشـــرق DRANG NACH OSTEN

فعقب تراجع بريطانيا الرسمى عن المفاوضة مع ألمانيا حول السكة بعد حصول الاخيرة على امتياز عـــام ١٩٠٢ بفترة وجيزة اجاب اللورد لانســـدون LORD LANSDONE وزير الخارجية البريطانى فى ٥ مايس ١٩٠٣ رداً على سؤال وجه اليه فى مجلس اللوردات شارحاً فيـــه وجهة السياسة البريطانية فى الخليج العربى وموضحاً ان بريطانيا لا تسمح ـ سواء نجحت فى مفاوضتها مع الالمان أم لا ـ لاى اجنبى بتوطيد تجارته فى تلك المياه عن طريق اقامة قواعد تجارية وموانىء هناك وجاء فى رد الوزير البريطانى ما نصه :

"I DO NOT YIELD TO THE NOBLE LORD - LORD ELLENBOROUGH - IN THE INTEREST WHICH I TAKE IN THE PERSIAN GULF OR IN THE FEELING THAT THIS COUNTRY STANDS, WITH REGARDS TO THE NAVIGATION OF THE PERSIAN GULF, IN A POSITION DIFFERENT FROM THAT OF ANY OTHER POWER . . . THE NOBLE LORD ASKED ME FOR A STATEMENT OF OUR POLICY WITH REGARDS TO THE PERSIAN GULF ... I THINK THAT I CAN GIVE HIM ONE IN A FEW SIMPLE WORDS IT SEEMS TO ME THAT OUR POLICY SHOULD BE DIRECTED IN THE FIRST PLACE TO PROTECT AND PROMOTE BRITISH TRADE IN THOSE

---

(1) JASTROW, MORRIS, THE WAR AND THE BAGHDAD - RAILWAY, THE STORY OF ASIA MINOR AND ITS RELATION, TO THE PRESENT CONFLICT, P. 100. LONDON 1917.

WATERS, IN THE NEXT PLACE I DO NOT THINK THAT HE SUGGESTS, OR THAT WE WOULD SUGGEST, THAT THOSE EFFORTS SHOULD BE DIRECFED TOWARDS THE EXCLUSION OF THE LEGITIMATE TRADE OF OTHER POWERS, IN THE THIRD PLACE I SAY IT WITHOUT HESITATION - WE SHOULD REGARD THE ESTABLISH MENT OF A NAVAL BASE, OR OF A FORTIFIED PORT, IN THE PERSIAN GULF BY ANY OTHER POWER AS A VERY GRAVE MENACE TO THE BRITISH INTEREST AND WE SHOULD CERTAINLY RESIST IT WITH ALL THE MEANS AT OUR DISPOSAL, I SAY THAT IN NOMI-NATRY SPIRIT BECAUSE AS FOR AS IAM AWARE NO PROBLEMS ARE ON FOOT FOR THE ESTABLISHMENT OF A FOREIGN NAVAL BASE ON THE PERSIAN GULF(1).

واقترن « مركب نقص حفظ سلامة الهند البريطانية » بموضوع ازدياد « الخطر الشرقي الالماني » ليكون شعوراً بريطانيا عاماً معادياً لمشروع سكة حديد بغداد يجده الانسان لدى رجل الشارع البريطاني والاوساط السياسية وحتى الدوائر الحربية في لندن .

وبجانب رغبة بريطانيا في حفظ سلامة الطريق نحو الهند من الوقوع بيد أجنبي دخيل ، فأن هناك عامل آخر في تحديد وجهة النظر البريطانية اتجاه المشروع وهذا العامل هو حفظ المراكز التجارية الهامة في وادي الرافدين . فقد احتكرت بريطانيا منذ القرن الثامن عشر اغلب تجارة تلك المنطقة ولم يكن من السهل بالنسبة لها السماح لغريب بمنافستها هناك خصوصاً بعد ان أخذت امكانية واهمية البترول بالظهور على الصعيد العالمي منذ نهاية القرن التاسع عشر وباتت بريطانيا تبذل المساعي في الحصول على حقوق استغلال منطقة ابار الموصل النفطية .

---

(1) PARLIAMENTRY DEBATES, HOUSE OF LORDS FOURTH SERIES, VOL. 121, PP. 1347 - 1348 - LONDON 1903.

ومهما يكن من أمر فأن بريطانيا سارت على سياسة ايجابية حيال مشروع سكة حديد بغداد الالماني في البداية ، فلم تظهر معارضة كبيرة له عندما اخذت الدوائر الالمانية بالاهتمام بالمشروع وحينما اخذت بالسعي لدى الدوائر العثمانية للحصول على امتياز لتنفيذه .

فقد رأت بريطانيا في البداية ان من الصعب عرقلة المشروع عن طريق منع ألمانيا من اتخاذ الكويت كنقطة محتملة لانتهاء السكة ففي تشرين الثاني ١٩٠٢ عقد في لندن مؤتمر بين ممثلين من وزارة الخارجية ووزارة البحرية ووزارة الحربية وحكومة الهند تم الاتفاق فيه على رأى موحد بشأن السكة وجاء في نص الاتفاق بين تلك الجهات الانكليزية ان من الاصوب عدم معارضة مشروع سكة حديد بغداد ، وان من واجب بريطانيا ان تفعل خير ما في وسعها للمساهمة في انشاءه والرقابة عليه وعلى نهايته في الخليج العربي[1] .

يتضح مما سبق ذكره اذن ان الدوائر الرسمية البريطانية اظهرت في بداية الامر شعوراً طيباً حيال المشروع ، ومن الناحية الاخرى نجد ان الدوائر الالمانية نفسها كانت في خلال فترة التفاوض مع الحكومة العثمانية ، تتفاوض على أساس مشاركة بريطانية محتملة في المشروع ، ذلك لان المطاليب التي نادت آنذاك بها المصالح البريطانية كأساس لقبول المساهمة في المشروع لم تكن بالشكل الذى يمنع من مشاركتها مع ألمانيا في تنفيذه .

فقد رأى السير ارنست كاسيل SIR ERNEST CASSEL
مدير البنك الوطني التركي THE NATIONAL BANK OF TURKEY
وأحد مدراء بنك انكلترا BANK OF ENGLAND
خلال محادثاته التي اجراها مع الدكتور كيفنر مدير البنك الالماني ان

(1) BR. DOC. VOL. 2: PP: 187-188

هناك نقطتين يجب الاتفاق عليهما كأســاس للمشـاركة البريطـانية فى المشروع ٠

١ ـ ان تعتبر سكة حديد بغداد قسما من سكة حديد الاناضـول وعلى أساس ذلك تعتبر تلك السكة قســما من حصة المانيا الكاملة فى المشروع ٠

٢ ـ ان لا يؤثر نقل الحصص بين دولة وأخرى على القواعد العامة التى توضع للرقابة على المشروع فى البداية(١) ٠

ولئن كان الموقف البريطاني بجملته مؤيداً للمشــروع الالمانى ، فأنه ما لبث ان تبدل بصورة مفاجئة عقب توقيع اتفاقيــة عـام ١٩٠٣ بين الالمان والاتراك بشأن سكة حديد بغــداد وثارت منـذ بداية عام ١٩٠٣ ضجة كبرى فى الصحافة والبرلمان البريطانى ضد المشروع الالمانى مطالبة الحكومة البريطانى بالامتناع عن المساهمة فى المشــروع بصورة تامة ٠

وازاءشدةالحملةالتىثارتضد المشروعاجبر اللورد بلفور BALFOUR رئيس الوزراء البريطانى على التصريح بعدم امكانية وجواز مساهمة بريطانيا فى المشروع فى تلك الظروف الراهنة آنذاك(١) ٠

وهكذا بدأت فترة العشرة سنوات التالية على اتفاقية عام ١٩٠٣ والتى تميزت بالمعارضة البريطانية لمشروع سكة حديد بغــداد ، وكانت تلك الفترة بالنسبة لبريطانيا فى الحقيقة فترة الترقب التى املتها عليها الضرورة فلم يكد العمل ينتهى من بناء القسم الاول من السكة ـ تشــرين الاول ١٩٠٤ ـ حتى توقف العمل فى بناء بقية الاجزاء بسبب الصعوبات المالية التى واجهتها شركة سكة حديد بغداد وبسبب عجز الحكومة العثمانيــة عن الايفاء بتعهداتها الخاصة بدفع الضمانات المالية للمشروع خصوصاً بعد

---

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ١٨٢ ٠

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٢١٧ ـ ٢٢٠ وكذلك D. G. P. VOL: 17: PP: 525-528

ان قامت بريطانيا برفض طلب تركيـــا الخاص بزيادة نسبة الضرائب الكمركية العثمانية على وارداتها •

لم تبني السياسة البريطانية اهدافهـــا فى تلك الفترة على أســـاس معارضة مشروع السكة نفسه بل على أساس اجبار كل من ألمانيا وتركيـا بصورة تدريجية على قبول المشاركة الجدية البريطانية فى المشروع شريطة ان تتقدم كل من تلك الحكومتين بنفسيهما بعروض الى الحكومة البريطانية تعرض فيها على بريطانيا مثل تلك المشاركة •

لم تكن الصحافة والبرلمان البريطانى المســؤولين الوحيــدين فى موضوع اجبــار الحكومة البريطــانية على التراجع عن فكرة التفاهم مع ألمانيا ، فأن هناك عدد من المصالح المالية الهامة التى أجبرت الحكومـــة البريطانية على التراجع عن موقفها الأول •

فقد حصلت المصالح المالية البريطانية عام ١٨٨٨ وبموجب الخطـة التى رسمتها ادارة الدين العام العثمانى لاجل تطوير طرق المواصلات فى تركيا على امتياز لاستغلال خط سكة حديد سمرنة ـ عابدين وعلى حقوق أخرى مختلفة خاصة بمد فروع لتلك السكة الى عدة اماكن فى تركيا •

وارضت هذه الامتيازات لفترة من الزمن اصحابها البريطانيين ولم يظهروا اى عداء للمساعي الالمانية الخاصة بسكة حديد الاناضول ، غير ان تلك المصالح البريطانية ما لبثت ان غـــيرت موقفهـــا وطلبت حماية الحكومة البريطانية لها خصوصاً عندما أخذت المفاوضات الخاصة بمشروع سكة حديد بغداد بين الالمان والاتراك تأخذ طابعها النهـــائي المبشر بقرب الاعلان عن اعطاء الالمان امتياز مد السكة • وعلاوة عن ذلك فقـد خشت المصالح البريطانية المسيطرة على شركة سكة حديد سمرنة ـ عايدين ان تقوم المصالح الالمانية بتطوير موانىء حيدر باشا والاسكندرون ومرســـينه MERSINA على حســـاب مينـــاء ســـمرنة الامر الذى يشـــكل

بالنتيجة تهديداً لخط سكة حديد ســـمرنه ـ عايدين ويقلل من نسبة النقل فيه ٠

ولما كانت المصالح المالية البريطانية ممثلة تمثيلا قوياً فى البرلمـــان البريطانى ، فأن من السهل تصور الدوافع الخفيـــة التى دفعت اعضـاء البرلمان البريطانى الى مهاجمة اتفاق عـام ١٩٠٣ والاعـــلان عن عدائهم للمشروع الالمانى(١) ٠

---

(١) لعبت شركة ملاحة دجلة والفرات
THE EUPHRATE AND TIGRIS NAVIGATION COMPANY
المعروفـــة تحت أســـم الاخوان لنـــج LYNCH BROS
دورها فى التأثير على دوائر داونغ ستريت DOWNING STREET
بصدد السكة وذلك لما لها من مصالح واحتكارات للتجارة المائية فى نهرى دجلة والفرات وشط العرب ، فقد رأت الشركة فى مشروع سكة حديد بغداد وما جاء فى المادتين التاسعة والثالثة والعشرون من مواد الامتياز ، تهديداً لصرح احتكاراتهـا فى المنطقـــة لان نصـــوص تلك المادتين اعطت الى شركة سكة حديد بغداد عدد من الامتيازات الخاصة بامكانية استغلال نهرى دجلة والفرات لخدمة اغراض الشركة ، كما وان قيام سكة حديد بغداد بحد ذاته اعتبر من قبل شركة لنج كمنافسة قوية لها ، اذ بقت شـــركة لنج حتى ذلك الوقت المحتكرة الوحيـــدة لاهم طريق حديث للمواصلات فى المنطقة الواقعة بين بغداد والبصرة ٠ ووضعت الشـــركة البريطانية امامها فيمعارضتها للمشروع الالماني اعتباراً هاماً يقوم علىأساس ان المسافة بين بغداد والبصرة بواسطة نهر دجلة تبلغ خمسمائة ميـــل وتحتاج السفينة التجارية من أربعـــة الى خمسة أيام لاجتيازهـــا فى الاحوال الجوية الاعتيادية ، أما المسافة بين بغـــداد والبصرة بواسطـة الطريق البرى فتبلغ حوالى الثلاثمائة ميل يمكن للقطار ـ مهمـا كانت حالة الاحوال الجوية ـ اجتيازها فى يوم واحد ٠

ودلت كل الدراسات التى اجرتها شركة لنج آنذاك على ان القطار يعطى امتيازات اكثر لنقل البضائع والاشخاص من خطوط نقلها المائية الامر الذى زاد من حدة معارضتها للمشروع وطلبها الحماية من الحكومة البرطانية ٠ راجع :ـ
FRASER. THE SHORT CUT TO INDIA. PP. 42-43:

والواقع ان الاعتبار الخاص بحماية الهند لعب هنا أيضا دوره الهام في تفسير التخوف البريطاني وتحول وجهة النظر البريطانية حيال السكة بعد ان حصلت ألمانيا فعلا على الامتياز لمدها . وقد بقي عامل حماية طريق الهند يلعب دوره حتى النهاية في تقرير السياسة البريطانية حيال سكة حديد بغداد وشعرت بريطانيا عقب حصول الالمان على الامتياز بالقلق العميق وبالرغبة في السيطرة أو المساهمة الجدية في ذلك الطريق الحيوي المؤدي نحو الهند تماماً كما حصل في قضية قناة السويس .

والى جانب كل ما فات ، فأن هناك معياراً آخر يفسر لنا بعض المواقف الدولية حيال سكة حديد بغداد في بداية القرن الحالي وهو ذلك المعيار الخاص بحلف الوفاق THE ENTENTE CORDIALE

فبعد عام واحد من فشل المحادثات عام ١٩٠٣ بين بريطانيا والمانيا بشأن سكة حديد بغداد انتهى عصر التنافس الاستعماري البريطاني ـ الفرنسي بتوقيعهما على الحلف المذكور .

والواقع انفترة توقيع الحلف المذكور والحالة الدولية التي نشأت من جراء الحرب الروسية ـ اليابانية لم تترك لدى السياسة البريطانية فرصة للتفكير بشكل خاص بمشروع سكة حديد بغداد وابداء بعض النشاط الدبلوماسي بشأنه .

على ان عام ١٩٠٥ شهد من جديد بعض النشاط الدبلوماسي بخصوص سكةحديد بغداد ، ففيخلال زيارة قامبها المستربلوك BLOCK العضو البريطاني في هيئة ادارة الدين العام العثماني للهر فون مارشال سفير ألمانيا في القسطنطينية ، اخبر العضو البريطاني السفير الالماني بأنه يؤيد تأييداً كبيراً فكرة المساهمة البريطانية في السكة كما واخبره كذلك بأن كل من كيفنر والهر هلفريش عرضا عليه منصب مدير في مجلس ادارة الشركة ، غير انه لم يستطع قبول المنصب بالنظر لمعارضة المستر اوكونر وزير الخارجية البريطاني .

وعلى أثر ذلك اعلم الالمان المستر اوكونر ان السكة سوف يتم بناءها سواء ساهمت بريطانيا فى ذلك البناء أم لم تساهم وان تمثيل بريطانيا في مجلس ادارة الشركة سوف لا يضر بمركز بريطانيا في المنطقة بل انه سوف يساعد على زيادة امكانيات بريطانيا فى الحصول على معلومات هامة عن الاحوال التجارية والمالية فى الامبراطورية العثمانية .

غير ان اوكونر بقي متصلباً فى موقفه السلبي ، ونتيجة لذلك قام بلوك - على حد قوله لمارشال - باجراء عدد من الاتصالات برجال المال المتنفذين وبعض الدوائر المالية فى لندن للحصول على تأييدها ، ووعدت تلك الشخصيات والدوائر بأستخدام نفوذها للتأثير على لانسدون وبلفور والحصول على تأييدهما للمساهمة البريطانية فى المشروع .

وذكر بلوك كذلك انه استلم رسالة من المستر لو LAW احد كبار موظفى مديرية المالية الهندية يبلغه فيها بانه سيقوم عقب عودته الى انكلترا بحملة كبرى لغرض حث بريطانيا على المساهمة فى سكة حديد بغداد[1] .

شهدت السياسة البريطانية عقب تلك الفترة تغيراً فى مراكزهـا ووجهات نظرها حيال مشروع السكة ، فبدلا من سعيها القديم للحصول على مساهمة فعليـة كبرى فى الخط باكمله تغيرت اهداف السياسـة البريطانية وأصبحت تنادي بفكرتين أولهما فكرة المناداة بمبدأ السيطرة على القسم الجنوبى من السكة وهو القسم الممتد من بغـداد الى الخليج العربى - بل كان بعض الساسة البريطانيين ينادون بفكرة السيطرة على السكة من الموصل أو تكريت وحتى الخليج العربى بدلا من السـيطرة عليها اعتباراً من بغداد -[2] .

---

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 178-179

(2) F. H. BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD - BAHN. P: 14:

أما الفكرة الثانية التي نادى بعض الانكليز آنذاك فهي فكرة تدويل السكة وسيطرة الدول الاوربية الكبرى عليها وخصوصاً ألمانيا وبريطانيا وروسيا وفرنسا[1] .

كانت لجنة الدفاع الامبراطوري

THE COMMITTEE ON IMPERIAL DEFENSE

من أوائل السائرين في هذا الخط الجديد للسياسة البريطانية ، اذ نادت تلك اللجنة بأن من المهم لبريطانيا ان يكون لديها جزء من حقوق السيطرة على القسم الجنوبي من السكة باتجاه الخليج العربي ودافعت تلك اللجنة عن فكرة جعل نقطة النهاية للخط كمنطقة محايدة حياداً فعلياً[2] .

اعلن مجلس التجارة البريطاني THE BOARD OF TRADE في تقرير قدمه الى وزارة الخارجية البريطانيـة في ٢٣ حزيران ١٩٠٥ ان المجلس يرى من غير الممكن مقاومة المانيا لبريطانيا حتى الانتهـاء من بناء السكة وهو يرى ان من مصلحة بريطانيا المسـاهمة في الخط ، وتضمن التقرير توصيات بذلك الصدد اذ نص على ما يلي :

"OUR ENGLISH AIM IF ANY NEGOTATIONS WERE UNDERTAKEN, SHOULD BE TO SECURE THE PREDOMINANCE OF BRITISH CAPITAL AND DIRECTION IN THE CONSTRUCTION AND ADMINISTRATION OF THE LINE FROM THE PERSIAN GULF TO BAGHDAD OR PASSING FURTHER, SAY TO TEKRIT OR EVEN MOSUL"(3).

قدم كلارك وهو أحد اعضاء لجنـة الدفاع الامبراطوري في ٤ آب ١٩٠٥ تقريراً لخص فيه وجهات نظره حول المشكلة وعدد من الاقتراحات التي يمكن ان تكون اساساً لاتفاق محتمل بين بريطانيا والمانيا .

---

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 240-43:

(2) BR. DOC. VOL: 6. PP: 178-179:

(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٣٢٨ ـ ٣٣٥ .

اشتمل تقرير كلارك على عدد من الاحصاءات الخاصة بالمصاريف التى بذلتها ألمانيا لبناء القسم الممتد من قونية الى ايريجلي EREGLI واستناداً الى تلك الاحصاءات ـ التى حصل عليها كلارك بدوره من أحد تقارير وزارة الخارجية البريطانية يرجع بتاريخه الى ٢٤ تموز ١٩٠٤ ـ بلغت قيمة المصروفات التى بذلتها ألمانيا حتى ذلك الوقت مبلغ ٨٤٫٦٠٦٫٥١٨ فرنك من اصل ٥٤٫٠٠٠٫٠٠٠ فرنك خصصت لبناء ذلك القسم .

وخرج كلارك من ذلك الى القول ان المانيا بحاجة الى المساهمة البريطانية لبناء السكة عبر جبال طوروس لان ذلك القسم من أهم الاقسام التى يجب بناءها وان ألمانيا مضطرة للتفتيش عن المساهمة البريطانية لاتمام ذلك البناء .

ورسم كلارك خطة عامة للمساهمة البريطانية فى المشروع اشتملت عى النقاط التالية :ـ

١ ـ ان تبقى المانيا مسيطرة على شركة سكة حديد الاناضول .

٢ ـ ان تبقى فرنسا مسيطرة بنفس القدر الذى تسيطر فيه ألمانيا على شركة سكة حديد الاناضول .

٣ ـ ان تحصل بريطانيا على القسم الممتد من بغداد الى البصرة من سكة حديد بغداد .

٤ ـ ان يجعل القسم المتبقى من الخط ـ من البصرة الى نقطة ما على الخليج العربى وهى الكويت على الغالب ـ تحت رقابة دولية .

٥ ـ ان تكون ادارة القسم الذى اشارت اليه النقطة الرابعة بواسطة مجلس مديرين ينتخبون من بين ابناء الدول الكبرى على ان يكون تمثيل اعضاء كل دولة فيه بنسب متساوية .

٦ ـ ان تقوم كل دولة مساهمة فى المشروع بتجهيز المواد والمنشآت التى

يحتاج اليها الخط بصورة تتناسب مع مقدار مساهمتها المادية فيه بصورة عامة .

٧ - ان تتعهد الدول بعدم فرض أجور نقل مختلفة على الاقسام المختلفة التى تسيطر عليها .

٨ - ان يكون هناك مجلس محاسبة خاص ينتخب من ضمن مدراء الشركة مهمته تقسيم الارباح التى يحصل عليها نتيجة استغلال الخط بصورة كلية بين الدول المختلفة(١) .

ارسل اوكونر سفير بريطانيا فى القسطنطينية فى ١٠ آب ١٩٠٥ مذكرة الى اللورد لانسدون رئيس الوزراء البريطاني ذكر فيها بأن من المستحيل على انكلترا منع بناء السكة وان كل قسم تنجح الشركة الالمانية فى انمامه يجعل النجاح الكلى للمشروع امراً أكثر تأكيداً ويجعل الرغبة فى المساهمة البريطانية فى المشروع امراً اقل اهمية .

والظاهر ان السفير البريطانى لم يكن مطلعاً على حقائق الامور ، فان الدوائر الالمانية كانت تشعر ان المساهمة البريطانية هى أمر لا يمكن الاستغناء عنه لغرض انجاح المشروع نظراً للفوائد المادية التى يمكن الحصول عليها نتيجة لتلك المساهمة الامر الذى يقلل من النفقات الالمانية ويختصر الكثير من الوقت(٢) .

استمرت الاوساط العامة والرسمية البريطانية فى محاولاتها لفرض وجهات نظرها المختلفة على المانيا فقام لنج H. F. B. LYNCH مدير شركة ملاحة الفرات ودجلة التى كانت تحتكر تجارة النقل النهرى فى وادى الرافدين بتقديم مذكرة الى الدكتور كيفنر ذكر فيها ان وزارة الخارجية والصحافة البريطانية سوف لا تؤيدان اى مشروع فى وادى

---

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٣٣١ - ٣٣٤ وكذلك BUTTERFIELD. P. 53.

(2) BUTTERFIELD. P. 54. BR: DOC: VOL: 6: P: 335

الرافدين ما لم يوافق عليه (لنج) شخصياً ، وحذر لنج كيفير من ان الاستمرار فى بناء السكة بدون الاتفاق بشأنها مع بريطانيا معناه الحرب بين الدولتين فى النهاية لان انكلترا لا يمكنها السماح لاى قوة دولية اخرى بالسيطرة على سكة حديدية شديدة القرب من الهند ومصر .

والواقع ان خير تعليق على مذكرة لنج الاخيرة هو التعليق الذى جاء به برفيلد فى كتابه « دبلوماسية سكة حديد بغداد » ، فقد ذكر الكاتب الامريكى مقللا من أهمية وجدية ذلك التحذير قائلا :ـ

"WE CAN NOT SAY HOW TRUE HIS STATEMENT HINTING AT HIS INFLUENCE WITH THE FOREIGN OFFICE WAS, BUT WE NEED NOT CONCERN OURSELVES WITH HIS THREAT OF WAR, HE WAS MERELY ATTEMPTING TO BULLY THE GERMAN GROUP IN TO MAKING HIM SOME SORT OF A CONCESSION IN ORDER THAT HIS OWN INTERESTS WOULD NOT SUFFER. A RAIL WAY TO THE PERSIAN GULF WOULD HAMPER, TO GREAT BRITAIN THE OPERATION AT LYNCH IN THAT REGION AND HE WANTED TO BLOCK THE ENTREPRISE AT ALL COSTS(1). ....

استمرت مثل هذه البيانات والاعلانات طوال عامى ١٩٠٥ و١٩٠٦ غير ان أى نتيجة ايجابية معينة لم تخرج كنتيجة لها .

ودخل فى عام ١٩٠٧ عامل جديد فى قضية الصراع الدبلوماسى الالمانى ـ البريطانى بصدد سكة حديد بغداد ، ففي ذلك العام وقعت

---

(١) اعتبر لنج الذى كان يتمتع بنفوذ واسع فى الشرق الاوسط من اشد المدافعين عن المصالح البريطانية فى المنطقة ، وقد شغل مقعداً لحزب الاحرار فى البرلمان البريطانى فى الفترة ١٩٠٦ ـ ١٩١٢ ، وقد اتخذ من ذلك المقعد كمنبر للدفاع عن المصالح البريطانية فى المنطقة ولصرف وجهة نظر الحكومة البريطانية للاهتمام بضرورة حفظ المصالح البريطانية فى ايران ووادى الرافدين . راجع :

.... BUTTERFIELD. P. 54: EARLD, P. 210: ....

بريطانيا وروسيا على معاهدة لتقسيم مناطق النفوذ في ايران فيما بينهما حيث أمن الاتفاق المذكور لبريطانيا مراكزها القوية في منطقة الخليج العربي من أي خطر روسي محتمل في ذلك الاتجاه الامر الذي قوى من المراكز البريطانية اتجاه ألمانيا بالنتيجة وجعلها تتصرف اكثر من اى وقت آخر من قبل للاتصال بالامبراطورية الالمانية لحل مشكلة بغداد معها .

غير ان التفاهم البريطاني ـ الروسي حول ايران لم يعن تفاهم تلك الدولتين حول سكة حديد بغداد ، فأن روسيا كانت تعارض في ذلك الحين مشروع السكة معارضة قوية وتحاول بكل قواها عرقلة تقدم المشروع ، أما بريطانيا فلم تكن في موقف من يحاول ايقاف العمل في المشروع وعرقلته ، بل سارت سياستها آنذاك على أساس محاولة الاشتراك في المشروع والرقابة الجدية عليه أو على القسم الجنوبي منه على الاقل . وقد فسرت روسيا السياسة البريطانية الاخيرة حيال السكة على أساس كونها خيانة للصداقة وللاتفاق الروسي ـ البريطاني بشأن ايران .

لم تحبذ السياسة البريطانية في ذلك الحين فكرة الدخول في خلاف علني مع روسيا بشأن مشروع السكة ، ولهذا السبب نجد ان سياستها عام ١٩٠٦ وفي خلال الاشهر الاولى لعام ١٩٠٧ ، كان يشوبها على الغالب عامل السعي لعدم اثارة روسيا .

وخير دليل على ذلك ما جاء في تقرير ارسله الى حكومته الهر مترنيخ سفير ألمانيا في بريطانيا ، فقد ذكر التقرير ان السفير علم ان هناك ثمة مؤتمر بريطاني هام عقد في لندن في ٢٦ تموز ١٩٠٦ حول قضية سكة حديد بغداد وحضر المؤتمر رئيس الوزراء ووزير الحربية ووزير الخارجية وممثلون عن حكومة الهند ونتيجة للاجتماع المذكور تم الاتفاق على ان من مصلحة بريطانية الاشتراك في سكة بغداد ، غير ان الاتفاق

تم كذلك في نفس الاجتماع على عدم محاولة الدخول مع روسيا في خلاف بصدد تلك القضية[1] .

زيارة القيصر وليم الثاني لبريطانيا ـ فترة المعارضة الهوجاء

تعتبر زيارة القيصر وليم الثانى لبريطانيا فى تشرين الثانى ١٩٠٧ كبداية لعهد جديد من عهود المعارضة البريطانية للسكة ، اذ اصبحت المعارضة البريطانية للسكة عقب تلك الزيارة فى اوج قمتها وخلقت جواً رهيباً من التوتر فى العلاقات البريطانية ـ الالمانية حول القضايا الشرقية .

بدأت زيارة القيصر الالمانى لبريطانيا بشكل طبيعى وكانت المحادثات التى جرت خلالها بشأن موضوع السكة ودية بصورة عامة ، غير ان الامر تطور بصفة عكسية عقب ذلك .

صاحب القيصر فى زيارته لانكلترا البارون فون شوين BARON VON SCHOEN ـ الذى اصبح وزيراً لخارجية بروسيا عقب تخليه عن منصبه كسفير فى بلاط القيصر الروسى ـ والجنرال فون اينم GENERAL VON EINEM وزير الحربية الالمانى بالاضافة الى وجود مترنيخ سفير المانيا فى بريطانيا وعدد من الضباط والدبلوماسيين الالمان بجانب الامبراطور .

اتصل الامبراطور خلال اقامته التى استغرقت بضعة أيام فى لندن بعدد من الشخصيات البريطانية مدلياً بتصريحات تحمل روح الصداقة اتجاه بريطانيا بشأن سكة حديد بغداد .

ففى أول ليلة لزيارته الرسمية لبريطانيا اتصل القيصر بهالدين VISCOUNT HALDANE وزير الحربية البريطانى وابلغه اسفه لوجود عدد من الخلافات الالمانية ـ البريطانية بشأن سكة حديد بغداد واعرب القيصر عن رغبته فى التعرف على الاساس البريطانى الذى يمكن التفاهم بين الطرفين استناداً عليه .

---

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 225-227:

ويتكلم هالدين وزير الحربية البريطاني الذى اتصل به القيصر عند زيارته لانكلترا في كتابه «قبل الحرب "BEFORE THE WAR
عن الجواب الذى قدمه الى القيصر بشأن عرض القيصر فكرة التعاون بين بريطانيا والمانيا حول السكة فيذكر بأنه أكد للقيصر الالماني على ضرورة حصول بريطانيا على بوابة فى نهاية الخط لتحمى الهند فى حالة الخطر • ويقول هالدين فى هذا الصدد ما نصه :

"I SAID - HALDANE - THAT I CAN NOT ANSWER FOR THE FOREIGN OFFICE, BUT THAT SPEAKING AS WAR MINISTER, ONE THING I KNEW WE WANTED WAS A "GATE" TO PROTECT INDIA FROM TROOPS COMING DOWN THE NEW RAILWAY"(1).

والظاهر ان القيصر لم يفهم طلب هالدين الخاص بالحصول على « البوابة » على حقيقته ، فقد سأل هالدين عما يعنيه بتلك الكلمة • فأجابه وزير الحربية البريطاني ان معنى ذلك هو سيطرة بريطانيا على القسم الجنوبى القريب من الخليج العربى من السكة ووعد القيصر باعطاء بريطانيا تلك البوابة قائلا : «سأعطيكم البوابة

"I WILL GIVE YOU THE GATE

وعقب تأكيد آخر تلقاه هالدين من القيصر بذلك الصدد ، قام الاول بالاتصال بالسير ادورد كراى وزير الخارجية البريطاني مبلغا اياه فحوى مباحثاته مع القيصر • وعقب ذلك الاتصال تسلم هالدين من كراى مذكرة لكى يرفعها الى القيصر الالماني خلاصتها ان الحكومة البريطانية يسرها ان تناقش الاقتراحات الالمانية غير انها ترغب فى اشراك روسيا وفرنسا فى المناقشات قبل التوصل الى اتفاق لان مصالح كل من تلك الدولتين هى من الامور التى تمسها المباحثات •

---

(1) VISOUNT HALDANE, BEFORE THE WAR, PP. 44-47, CASSEL AND COMPANY LTD. LONDON 1920.

وجاء فى تلك المذكرة شرح للرأى البريطـــانى السالف الذكر وايضاح للكيفية التى يمكن بواسطتها اجراء المباحثات على النحو التالى :

"THAT THE BUSINESS MEN SHOULD MEET IN BERLIN AND SHOULD DEFINE WHAT EACH OF THEM WANTED. THE EMPROR MIGHT NOT BE WILLING TO CONCEDE THINGS OUT OF HIS RIGHTS, BUT ON THE OTHER HAND, THE DIFFICULTIES MIGHT BE DIMINISHED, AND EVEN MIGHT AT ALL DISAPEAR"(1).

لا يظهر المقطع الاخير الا احسن جوانب العرض البريطانى الذى بقي بمجموعه أمراً غير مستحب بالنسبة لالمانيا لان فكرة اجراء مفاوضات رباعية تعني وقوف المانيا بصورة منفردة أمام رغبات ثلاث دول مجتمعـــة فى صف واحد .

وهكذا لم يظهر القيصر الالمـــانى تحمساً للمذكرة ـ بسبب القيود الخاصة باشراك روسيا وفرنسا فى المباحثات ـ وابلغ هالدين بأن اشراك روسيا ـ على الاقل ـ فى المباحثات سيؤدى الى احتمال عرقلة المباحثات نفســـها(٢) .

ولكن القيصر من الجهة الاخرى لم يحاول قطع حبل الصلة بصورة نهائية ، فقد كلف الفون شوين بالتوجه الى لندن ومفاتحة وزارة الخارجية البريطانية بصورة رسمية حول الاتفاق بشأن سكة حديد بغداد ، وفعلا قام شوين بالاتجاه الى لندن وناقش مع السير ادورد كراى التفاصيـــل الاولى الخاصة بالقضية .

غير ان المحادثات الالمانية ـ البريطانية التى جرت بوساطة هالدين لم يكتب لهـــا النجاح ، ويرجع هالدين سبب ذلك الفشل الى تراجع الدوائر الرسمية فى برلين وعدم رغبتها فى اجراء محادثات رباعية حول السكة ، فقد ابلغت الحكومة الالمانية الحكومة البريطانية بأنها مستعدة لاجراء

(1) BR. DOC. VOL. D: P: 63
(2) HALDANE, BEFORE THE WAR. P. 48-49.

محادثات خاصة مع بريطانيا حول القسم الجنوبي من الخط ، غير انهـا لا ترغب في اشراك دول اخرى في المحادثات لان ذلك الامر قد يؤدي الى فشـل المحادثات وزيادة الخـلافات الموجودة بينهـا وبين الدول الاخرى(١) .

أدى الموقف الالماني الاخير الى اعطاء نتائج عكسية لدى الاوساط البريطانية لفترة من الزمن ، فقد اظهرت الدوائر البريطانية خلال الاشهر الاولى من عام ١٩٠٨ تحفظاً شديداً اتجاه قضية سكة حديد بغداد ونوعا من عدم الرغبة في التعاون مع المانيا في ذلك الشأن .

ففي تموز ١٩٠٨ عقد مجلس وزراء خاص في لندن حضره عدد من الوزراء مثل اسكيث ASQUITH ومـورلي MORLEY وهـالدين HALDANE وكـنـريو GREWE كان الغرض منه دراسة الموقف الخاص بالعلاقات البريطانية ـ الالمانيـة بشأن السكة ، وقرر المجلس عدم امكان القيـام بأي اجراءات في ذلك الوقت بشأن الاستمرار في المباحثات مع المانيا(٢) .

فقد فهمت الوزارة البريطانية الموقف الالماني الاخير على انه تراجع لاحق لما سبق وان وافق عليه القيصر وليم الثاني وحاشيته اثناء الزيارة التي قام بها القيصر الالماني لبريطانيا(٣) .

واظهر السـير لويس ماليتس SIR LOUIS MALLETS مدير الدائرة الشرقية في وزارة الخارجية البريطانية حقيقة مقدار السخط البريطاني بشأن ما اسـمته الدوائر البريطانيـة « بالتراجع الالمـاني » عندما قال :

---

(١) المصدر السابق ، ص ٤٩ ـ ٥١ وكذلك
D. G. P. VOL: 25: PP: 670:
(2) BR. DOC. VOL. 6: PP: 267:
(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٢٦٨ ـ ٢٧٠ .

"WHOSE REPRESENTATIVES HAVE NO IDEA OF THE MEANING OF GOOD FAITH AND WHO ARE OPENLY INFLEUNCED BY BISMARCKIAN PRINCIPLES IN THIS RESPECT"(1). ....

وجاء الرفض الرسمي الذي قدمه مترنيخ في ٢٥ حزيران ١٩٠٨ لمقترحات بريطانيا بشأن المحادثات الرباعية كضربة اخرى وجهت الى بريطانيا في ذلك الصدد .

ثورة عام ١٩٠٨ التركية

اعتبرت ثورة الضباط الاتراك التي قامت في صيف عام ١٩٠٨ في بدايتها كضربة للقوة الالمانية في تركيا ، فقد عزل اصدقاء المانيا من مناصبهم وعين بدلهم اصدقاء بريطانيا وفرنسا ورأت المانيا نفوذها في الدولة التركية اخذاً بالهبوط والاضمحلال على اثر ازدياد نفوذ الدول الاوربية الكبرى الاخرى التي أخذ رصيدها بالارتفاع .

ففي سنة ١٩٠٩ وضعت القوة البحرية التركية تحت الامرة الصورية لادميرال بريطاني وبقي الضباط البريطانيون يمارسون سلطة ادارية واسعة في البحرية التركية حتى حوالي زمن قيام الحرب العالمية الاولى ، وفي عام ١٩٠٩ كذلك وافق السير ارنست كاسل E. CASEL على قبول الدعوة لانشاء البنك الوطني التركي THE NATIONAL BANK OF TURKEY الذي كان الغرض منه التشجيع على زيادة الاستثمارات البريطانية في تركيا ، وفي نفس العام عين السير وليم ولكوكس W. WILLCOKS كمهندس استشاري في وزارة الاشغال العامة العثمانية ووضعت مشاريعه الخاصة بري وادي

---

(1) GREY. SIR EDWARD, TWENTY FIVE YEARS. P: 156. LONDON 1925 ....

والكتاب مترجم الى اللغة الالمانية :

25 JAHRE, MUNCHEN 1926. ....

الرافدين موضع التنفيذ الفورى كما وعين السير كرافورد SIR RICHARDCRAWFORD كمستشار لوزارة المالية العثمانية وعين ضابط فرنسى كمفتش عام للشرطة العثمانية(١) •

دامت الموجة الكبرى لفترة المعارضة التركية الجديد للالمان فترة تقارب السنة بلغت خلالها تلك المعارضة من الشدة لدرجة انها هددت بايقاف العمل فى مشروع سكة حديد بغداد بكامله •

وحاول الانكليز فى خلال تلك الفترة توسيع نفوذهم فى تركيا بقدر المستطاع ، وقاموا بمساع كبرى لهدم مشروع السكة بالاضافة الى اظهارهم التراجع عن سياسة محاولة التفاهم مع ألمانيا حول المشروع ورفضهم كل المقترحات الالمانية الخاصة بالتوصل الى اتفاق حول القضية •

ذاعت عقب ثورة الضباط الاتراك اشاعات قوية مفادها ان فى نية البرلمان العثمانى انهاء امتياز المصالح الالمانية الخاصة بانشاء سكة حديد بغداد الامر الذى ازعج الالمان غاية الازعاج وجعلهم يلجأون الى محاولة التقرب من بريطانيا ، فقرروا الاتصال ببعض رجال الاعمال البريطانيين وتقديم عدد من المقترحات القائمة على أساس اعطاء بريطانيا حق مد السكة من بغداد الى البصرة مع احتفاظ المانيا بمقدار ٣٠٪ من ذلك القسم ، على ان تلك المساع لم تأت بنتائج ذات بال •

ولكن الامور ما لبثت ان تحسنت بالنسبة للالمان ، فقد تغير الموقف التركى بالنسبة لهم بصورة تدريجية ابتداء من عام ١٩٠٩ عقب قيام الثورة المضادة لغلاة الاتراك ، وأخذت المانيا تستعيد شيئاً فشيئاً قوتها القديمة فى الامبراطورية العثمانية ، ولما كانت من مصلحة الاتراك انهاء مد سكة حديد بغداد باى شكل من الاشكال ، فقد سعى هؤلاء الى محاولة التوفيق بين ألمانيا وبريطانيا بذلك الصدد •

وتنفيذاً لهذه السياسة طلبت السلطات العثمانية من الدكتور كيفنر

---

(1) EARLE, PP. 220-221. ....

العودة الى افتتاح المفاوضات مع السير كاسيل بخصوص مساهمة بريطانيا في السكة كما وسعت تركيا كذلك الى الحصول على موافقة البنك الالماني لغرض اعادة النظر في امتياز عام ١٩٠٣ على أساس اسهام بريطانيا في الامتياز وجعله متماشياً مع الحالة المالية لتركيا .

ونتيجة لكل تلك المساعي تقدم السفير التركي في لندن في ٨ تشرين الثاني ١٩٠٩ بطلب الى السلطات البريطانية يرجو فيه الحكومة البريطانية ايضاح شروطها لاجل ايقاف معارضتها الدبلوماسية لسكة حديد بغداد(١) .

حاولت تركيا اصلاح احوالها المالية عن طريق الحصول على موافقة الدول الكبرى على زيادة نسبة الضرائب الكمركية على وارداتها ، وكان أمر الحصول على الموافقة البريطانية بذلك الشأن يشكل في الواقع صعوبة كبرى للدوائر التركية لان بريطانيا كانت تساوم دائما لقاء اعطاءها تلك الموافقة .

وهكذا ابلغت بريطانيا تركيا عام ١٩٠٩ ان هناك ثمة ثلاث نقاط يجب الاخذ بها مقابل اعطاءها الموافقة على زيادة نسبة الضرائب الكمركية التركية :

١ - موافقة تركيا على جعل بعض المناطق العثمانية خاضعة لنظام تعريفة كمركية خاصة .

٢ - موافقة تركيا على السماح لرؤوس الاموال البريطانية بتقديم بعض القروض في تركيا .

٣ - ان تعد تركيا بعدم صرف اى قسم من الارباح التى ستحصل عليها نتيجة لزيادة نسبة الضرائب الكمركية في اراضيها في مشاريع

---

(١) المصدر السابق ، نفس الصفحة وكذلك
D. G. P. VOL: 27: PP: 559-566:

كمشروع سكة حديد بغداد(١) .

أصبحت قضية سكة حديد بغداد بمرور الزمن من القضايا الرئيسية التي رغبت حكومة القسطنطينية في الانتهاء من العمل منها . ولما كانت المعارضة البريطانية لها من الاسباب الرئيسية التي كانت تؤدي الى عرقلة العمل في المشروع ، فقد أصبح من الضروري أن تدخل تركيا مع بريطانيا في مفاوضات رسمية تتعلق بسكة حديد بغداد لانهاء معارضتها لها .

أزعج الاتجاه التركي الجديد الاوساط الالمانية التي طالبت بعدم اتخاذ أي قرار بشأن السكة قبل الحصول على موافقة المانية سابقة بذلك الصدد .

---

(١) ادى تغير ميزان الثقل الى صالح المانيا في تركيا من جديد عام ١٩٠٩ الى تغيير السياسة التركية حيال سكة حديد بغداد . فقام من بين رجالات العهد الثوري الجديد في القسطنطينية عدد من المؤيدين لفكرة سكة حديد بغداد التي رأوا فيها مشروع يحقق عدد من الفوائد الاقتصادية والسياسية الكبرى لتركيا ، كما وقامت الاوساط الحربية التركية التي استدعت من جديد الجنرال كولتز GENERAL VON GOLTZ كمستشار اعلى للجيش التركي بالدفاع عن المشروع كذلك مهما كانت تكاليف انشاءه .

وبالرغم من الصعوبات المالية الكبرى التي تمثلت بعدد من الاضطرابات المالية وارتفاع في الاسعار وشلل اقتصادي عام ، قامت شركة سكة حديد الاناضول وشركة سكة حديد بغداد بتقديم عدد من المعونات المالية الى الحكومة التركية واظهر الالمان استعدادهم للتفاهم مع السلطات العثمانية لحل كل خلاف دبلوماسي حول امتياز عام ١٩٠٣ .

والواقع ان الصعوبات المالية التي واجهت رجالات عهد الثورة التركية قبل الحرب العالمية الاولى هي التي جعلتهم يتوجهون نحو الالمان لطلب المعونة عقب ان رفضت كل من بريطانيا وفرنسا تقديمها بصورة غير مشروطة كما هو الحال في قضية الموافقة على زيادة نسبة الضرائب الكمركية .

راجع :

REPORT OF THE ANATOLIAN RAILWAY CO. PP. 8-9. ISTANBUL 1908-1909. D. G: P: VOL: 27: P: 514:

ومهما يكن من أمر فأن حقي باشا الوزير الاعظم العثمـــانى كان متحمساً ومتفائلا من امكانيات المفاوضة مع بريطانيا ، وقدم لذلك الغرض اقتراحات الى الاخيرة تقوم على أساس انشاء شركة ســكة حديد جديدة لبناء القسم الجنوبى من سكة حديد بغداد على ان تقسم الحصص المختلفة للدول فيها على النحو التالى :

٤٠٪ لتركيا	٢٠٪ لبريطانيا
٢٠٪ لفرنسا	٢٠٪ لالمانيـا

غير ان مثل تلك المقترحات لم تكن من الامور التى يمكن ان توافق عليها بريطانيا لان مجموع الحصص الالمانية ـ التركيـة فى الشــركة المقترحة سيكون ٦٠٪ الامر الذى لا يمكن لبريطانيــا ان تسامح فى اعطائه[١] .

وضعت معاهدة عام ١٨٩٩ بين الكويت وبريطانيا شيخ الكويت تحت الحماية البريطانية الفعلية وسارت سياسة الحكومة العثمانية منذ توقيع تلك المعاهدة وعقب ثورة عام ١٩٠٨ التركية على وجه الخصـــوص على اساس محاولة تقوية المراكز العثمانية فى الكويت ومنطقة الخليج العربى بعد ان كادت السيادة العثمانية على تلك المناطق تصبح اسمية فقط .

وكجواب على المقترحات التى تقدم بهـــا حقي باشا ، اخبر لوثر LOWTHER سفير بريطانيا فى تركيا الوزير الاعظم العثمانى ان نهاية الخط يجب ان توضع تحت السيطرة البريطانية ، غير ان الوزير العثمانى لم يوافق على ذلك الطلب واخبر بريطانيا بانه ما لم توافق الاخيرة على الاعتراف بسيادة السلطان العثمانى على الكويت فأن الحكومة العثمانية ستقوم بأختيار البصرة كنقطة لنهاية الخط[٢] .

---

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٦٩ .
(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٧٢ ـ ٦٧٥ .

لم تتقبل بريطانيا الجواب العثمانى الاخير بالرضى واعلنت ان هناك وضع خاص بالكويت املته معاهدة عام ١٨٩٩ بينها وبين شيخ الكويت وان من الواجب حماية كل التجارة البريطانية بين بغداد والبصرة[١] ٠

غير ان بريطانيا عادت فناقضت نفسها عقب ذلك عندما اعلنت انها تعترف بالسيادة العثمانية على الكويت غير انها لا توافق على اقامة قوات الشرطة العثمانية هناك أو على السماح بارسال جيوش السلطان الى تلك الاراضى[٢] ٠

عرضت بريطانيا خلال عام ١٩١٠ على تركيا مقترحات بشأن تقسيم القسم الجنوبى من الخط بصورة خماسية بين بريطانيا والمانيا وروسيا وفرنسا وتركيا على ان يكون نصيب كل دولة فيه ٢٠٪ ، غير ان تلك المقترحات لم تلق القبول الالمانى - التركى لان دول حلف الوفاق الثلاثي - بريطانيا وروسيا وفرنسا - سيكون لها ٦٠٪ من القسم بصورة مشتركة كما وان عدم رغبة تركيا نفسها فى ان تساهم روسيا فى المشروع بالاضافة الى عدم اشارة بريطانيا الى قضية السيادة العثمانية على الكويت كانت هى الاخرى من العوامل التى أدت الى فشل تلك المقترحات وعدم الاخذ بها ٠

وتجدر الملاحظة هنا ان بريطانيا لم تحاول اشراك روسيا فى السكة الا املا منها فى ان تتنازل لها روسيا عن حصتها لعدم وجود الامكانيات المادية الكافية لدى روسيا فى الدخول فى امثال تلك التعهدات المالية ٠

---

(١) كانت بريطانيا تدفع سنويا مبلغ أربعة الاف جنيه لمساعدة شيخ الكويت ولمنعه من اعطاء اى نقطة من اراضى الكويت الى اى مجموعة من المصالح الاجنبية التى ترمي الى انشاء نهاية لسكة حديدية هناك ٠
راجع :
D. G. P. VOL: 31: PP: 309-310; BR: DOC: VOL 6: PP 422-424.

(2) D. G. P. VOL: 31: PP: 311-312

وتقدمت تركيا بمقترحات مضادة تقوم على أســـاس عدم اعطاء اى نصيب لروسيا من القسم الجنوبي وعلى أساس تقسيمه بين الدول الاربع الباقية بنسبة ٢٥٪ لكل واحدة منها مع اعطاء منصب مدير مجلس ادارة الشركة الى شخصية عثمانية الامر الذى لم توافق عليه بريطانيا لخشيتها من ان الشركة ستصبح بهذا الشكل تحت السيطرة الالمانية ـ التركية(١) ٠

وأمام عدم الاتفاق حول الموضوع تقدمت بريطانيـــا بمقترحات جديدة تقوم على أساس اعطاء حق مد السكة من بغداد الى البصرة الى المصالح العثمانية فقط بدون اشراك اي دولة اجنبية في الموضوع على ان يتم ذلك بعد ان تتفق بريطانيا والمانيا وتركيا حول كل النقاط المتعلقة بالامر ٠

هددت أزمة النزاع حول اغادير واحتمال نشوب حرب بين المانيا وبريطانيا وبقية اعضاء حلف الوفاق الثلاثى الامن العثمـانى الامر الذى جعل كامل اهتمام الحكومة العثمانية ينصرف الى تلك المسألة والى محاولة الدفاع عن الامبراطورية مما ادى الى تأجيل متابعة المباحثـات التركية ـ البريطانية بشأن سكة حديد بغداد ٠

عادت المباحثات حول السكة بعد فترة الانقطاع عام ١٩١٢ وسارت فى هذه المرة بصورة سريعة ومرضية وأخذت كل الدلائل تشـير الى احتمال عقد اتفاق سريع بشأن السكة بين بريطانيا والمانيا ٠

فاتخذت الخطوات السريعة فى تلك الفترة لاجل التوصل الى ذلك الهدف ٠ ففى عام ١٩١٤ زار اللورد هالدين وزير الحربية البريطانية برلين حيث حل ضيفاً على القيصـــر وليم الثانى وجرت خلال زيارته مباحثات بينه وبين الامبراطور الالمانى وحكومته حول قضايا هامة مختلفة على رأسها قضية القوة البحرية الالمانية وسكة حديد بغداد ٠

وفى خلال تلك المباحثات اخبر اللورد هالدين السلطات الالمانية انه لا يزال عند موقفه الاول الذى اعلن عنه عام ١٩٠٧ خلال زيارة القيصر

---

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٣١٦ ـ ٣١٨ ٠

الالماني لبريطانيا والقاضي باعلان بريطانيا عن استعدادها لتأييد المشروع اذا ما تم التوصل الى اتفاق بشأن حماية المصالح البريطانيـــة فى وادي الرافدين[1] .

برزت الى الميدان خلال تلك الآونة شخصية البارون مارشال فون بيبرشتاين BARON MARSCHALL VON BIEBERSTEIN الذي بقي ســـفيراً لالمانيا فى القسطنطينيـــة عدة ســـنوات . وقد قام الفون بيبرشتاين بالكثير من الجهود لمحاولة التوفيق بين المانيـــا وبريطانيا بشأن سكة حديد بغداد خصوصا عقب نقله من منصبه كسـفير لالمانيا فى تركيا الى منصب سفير المانيا فى لندن حيث عمل منذ وصوله على محاولة التوفيق بين وجهات النظر البريطانية ـ الالمانية بشأن السكة .

وفى نفس ذلك الوقت تقريبا ـ أول كانون الثـــانى ١٩١٣ ـ عين الفون ياكـــوف VON JAGAW كوزير للخارجيـــة الالمانيـــة وكان ياكوف مهتما بقضية عقـــد اتفاق بين بريطانيـــا والمانيـــا بشـــأن تركيا لاعتقاده ان امر نشوب حرب عالمية بين المانيا وبريطانيا هو أمر لا مفر منه اذا لم تعقد مثل ذلك الاتفاق .

أعلن السير ادورد كراى وزير الخارجية البريطاني فى أوائل عام ١٩١٣ ان قضية الوصول الى تسوية بشأن السكة قد طال امدها وان من الواجب انهاءها بصورة سريعة على أساس المشاركة البريطانية فى المشروع وقال كراى فى ٣ نيسان ١٩١٣ ان كل ما ترغب بريطانيا فى الحصول عليه هو القسم الممتد من البصرة حتى الخليج العربى واثنين من المدراء فى القسم الممتد من البصرة الى بغداد[2] .

ولما كانت الشروط التى اعلن عنها كراى معقولة ومعتدلة بالنسبة لالمانيا التى كانت قد أعلنت مراراً عن قبولها لمثل هذه الشروط ، فقـــد

(1) HALDANE, BEFORE THE WAR, PP. 48-50.
(2) D. G. P. VOL: 37: PP: 154-155:

بات واضحا فى الافق امكانية الوصول الى اتفاق المانى - بريطانى طال انتظاره بشأن السكة .

وساعد فى امر التعجيل بالوصول الى ذلك الاتفاق حقي باشا الوزير المفوض وفوق العادة الذى ارسلته الحكومة العثمانية فى شباط ١٩١٣ الى لندن لغرض ازالة كل العقبات الخاصة بسكة حديد بغداد بين بريطانيا وتركيا وبين بريطانيا والمانيا .

فقد بقي حقي باشا فى لندن فترة تقارب الاربعة اشهر اجتمع خلالها مراراً بالسير ادورد كراى لمناقشته فى القضايا الخاصة بالشرق الاوسط كما واجتمع بعدد من اعضاء السفارة الالمانية فى لندن مثل كولمان HERR VON KUHLMANN وليشنوفسكى PRINCE LICHNOWSKY لغرض النظر فى الشروط الخاصة بعقد اتفاق ثلاثى بين ألمانيا وبريطانيا وتركيا بشأن القضايا الاقتصادية والسياسية التى تهم تلك البلاد فى الشرق الاوسط .

وفى ٦ مايس ١٩١٣ توصلت تركيا وبريطانيا الى عقد اتفاقية كاملة فيما بينهما حول عدة مسائل تتعلق بالعلاقات البريطانية - التركية فى المنطقة واشتملت الاتفاقية على نقاط مختلفة أهمها :

١ - تسوية القضايا المتعلقة بالامور القانونية الخاصة بالمؤسسات الدينية والثقافية والطبية لبريطانيا فى الدولة التركية .

٢ - تسوية الادعاءات المالية البريطانية فى الدولة العثمانية .

٣ - النزاع التركى - الايرانى بشأن الحدود خصوصا فى المناطق التى تحتوى على النفط .

٤ - ري منطقة وادي الرافدين .

٥ - مسألة النزاع البريطانى - العثمانى حول الكويت .

٦ - تسوية الخلافات العثمانية - البريطانية بشأن سكة حديد بغداد .

وجاءت بعض المعاهدات التركية ـ البريطانية عقب ذلك كمصـــدقة للاتفاق المذكور أهمها معاهدة ٢٩ تموز و٢١ تشـــرين الاول ١٩١٣ وحزيران ١٩١٤([1]) .

وادي الرافدين وسكة حديد بغداد في الاتفاق العثماني ـ البريطاني لعام ١٩١٣

حضت مشكلة وادى الرافدين وسكة حديد بغداد بنصيب هام فى اتفاقية ١ مايس ١٩١٣ بين الاتراك والانكليز ويمكن اجمال ما جاء فى الاتفاقية بصدد الموضوع فى النقاط التالية :

١ ـ اعتراف تركيا بالمركز البريطانى الخاص فى منطقة الخليج العربى ولهذا السبب نص الاتفاق على ان الحكومة التركية ـ بالرغم من اعتراف بريطانيا بسيادة السلطان العثمانى على الكويت ـ تتعهـــد باتباع سياسة عدم التدخل فى شؤون الامارة ، وأكد الاتفاق علاوة عن ذلك على الاتفاقية التى وقعتها بريطانيا مع شيخ الكويت عام ١٨٩٩.

٢ ـ اختيرت البصرة كنهاية لســـكة حديد بغداد ما لم والى ان توافق بريطانيا على تمديد الخط الى الخليج العربى .

٣ ـ وافقت تركيا على انتخاب عضوين يحملان الجنسية البريطانية فى مجلس ادارة شركة سكة حديد بغداد .

٤ ـ تم الاتفاق على اعطاء كافة حقوق الملاحة النهرية فى دجلة والفرات

---

(١) لدراسة اكثر تفصيلا عن المحادثات التركية ـ البريطانيـة التى ادت بنتيجتها الى توقيع الاتفاقيات المذكورة ، راجع :

PARLIAMENTARY DEBATES. HOUSE OF COMMONS PP. 392-395. VOL. 53 LONDON 1913; HELFFERICH, DIE VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGS P. 145-148; THE TIMES, MAY 31, 1913, THE QUARTERLY REVIEW, VOL. 228. PP. 517-552: LONDON 1917: HUREWITZ, VOL: 1: PP: 269-272.

الى شـــركة دعيت بشـــركة الانهـــر العثمانيـــة للملاحـــه
OTTOMAN RIVER NAVIGATION COMPANY
على ان يتم تشكيلها بواسطة شركتين هما شـــركة شبه الجزيرة
والشرق PENINSULAR AND ORIENT CO. والشـركة
البريطانية الهندية التجارية للملاحة
THE BRITISH INDIA STEAMNAVIGATION COMPANY
واعطى رأس المال العثماني فرصة المساهمة في شـــركة الانهر
العثمانية للملاحة بنسبة خمسين بالمائة واعطيت الشركة نفسهـــا
امتياز امده ستون عاماً .

٥ ـ وبالاضافة الى ما سبق فقد جاء في الاتفاق على ان الامتياز الذى حصلت
عليه شركة الانهر العثمانية للملاحة لا يمس ابداً بمصالح شركة
الاخوان لنج ، بل وعلى العكس فقد أكد الاتفاق على امتياز شركة لنج مرة
اخرى واعطيت الشركة حق اضافة باخرة جديدة الى اسطولهـــا
النهرى العامل فى وادى الرافدين شريطة ان تحمل تلك الباخرة
العلم العثمانى .

٦ ـ تعهدت الحكومة البريطانية بعدم تفسير المواد الخاصة بامتيـــازات
حقوق الملاحة الممنوحة لرعاياها بصورة تتعارض مـــع أمر تطوير
ري وادى الرافدين وتعهدت الحكومة العثمانية من طرفها بعـــدم
القيام باى اعمال للرى من شأنهـــا التأثير على مجرى سير البواخر
النهرية البريطانية فى وادى الرافدين .

٧ ـ وفي مقابل كل ما سبق تعهدت الحكومة البريطانية باعطاء موافقتها
على زيادة مقدارها ٤٪ على الضرائب الكمركية للدولة العثمانية(١).

---

(١) استقبلت الصحافة البريطانية الاتفاقية التركية ـ البريطانية
بكثير من الحماس على اساس كونها حل بارع لقضية النزاع حول وادى
الرافدين ، فذكرت صحيفة التايمس اللندنية بتاريخ ١٧ مايس ١٩١٣
ما نصـــه :
GREAT BRITAIN WILL HAVE NO FURTHFR REASON
←

شعرت الاوساط الرسمية الالمانية عقب الاتفاق التركي ـ البريطاني ان الأمل في حصول اتفاق الماني ـ بريطاني بشأن سكة حديد بغداد اصبح اكثر قوة من أي وقت مضى ووضع البنك الالماني منهاجا ليسير على أساسه في محاولة التقريب من بريطانيا يستند على النقاط التالية :

FOR LOOKING ASKANCE AT A PROJECT WHICH SHOULD DO MUCH FOR THE DEVELOPMENT OF ASIATIC TURKEY, YOUR INTERESTS WILL BE SAFEGARDED; WE HAVE ALWAYS SAID THAT A TERMINUS AT BASRA OFFERED NO MENACE TO SPECIFIC BRITISH INTERESTS IN THE PERSIAN GULF, AND GERMAN PROMOTERS WILL BE FREE TO COMPLETE THEIR GREAT PROJECT WITH A BENEVOLENT ACQUIESCENCE OF GREAT BRITAIN THERE WILL BE NO OFFICAL PARTICIPATION IN THE CONSTRUCTION OF THE LINE. BUT THERE WILL ALSO BE NOTHING TO DETER BRITISH CAPITAL FROM BEING ASSOCIATED WITH THE SCHEME. WE BELIEVE THAT IF SOME SUCH SOLUTION IS ADOPTED, A FERTILE SOURCE OF INTERNATIONAL MISUNDERSTANDING WILL DISAPPEAR IT IS A SOLUTION WHICH SHOULD RECEIVE THE APPROVAL OF FRANCE AND RUSSIA AND SHOULD GIVE GRAT SATISFACTION TO GERMANY, IT APPEARS TO LEAVE NO ROOM FOR SUBSEQUENT DIFFERENCE OF OPINION, WHILE IT WIPES OUT A WHOLE SERIES OF OBSCURE DISPUTES".

ولم يكن موقف الاوساط العامة الالمانية اقل تحمسا من الموقف البريطاني ، فقد استقبلت تلك الاوساط بكل سرور أمر توقيع المعاهدة التركية ـ البريطانية . فكتبت صحيفة برلينر تاكبلات BERLINER TAGEBLTT بتاريخ ٢٩ كانون الاول ١٩١٣ مقالا تحدثت فيه عن المعاهدة كنصر للدبلوماسية الالمانية ، وذكرت الصحيفة ما نصه :

"FOR YEARS THIS UNDERSTANDING HAD THREATENED TO BECOME A BONE OF CONTENTION BETWEEN RUSSIA, ENGLAND AND GERMANY, THE GERMAN

١ - استعداد البنك الالمانى لقبول اعضاء بريطـانيين فى مجلس ادارة السكة فى القسم الممتد من بغداد الى البصرة .

٢ - ان من صالح البنك الالمانى الموافقة على طلب بريطانى محتمل بشأن بناء القسم الممتد من البصرة الى الخليج العربى .

٣ - وفى مقابل ذلك يجب الحصول على حياد بريطانيا فى الشـؤون المتعلقة ببناء وتمويل مشروع سكة حديد بغداد فى الاجزاء المتبقية من السكة(١) .

لم تعلن بريطانيا فى الواقع فى تلك الآونة عن عزمها فى الحصول على اكثر من هذه العروض خصوصا بعد ان ترك وزير خارجيتها السير ادورد كراى بصورة نهائية فكرة اشراك روسيا فى المشروع .

وكان كراى حذراً حتى النهاية فى علاقاته مع المانيا ، فقد جعـل أمر اعطاء الموافقة البريطانية النهائية بصدد الحصول على القسم الجنوبى من السكة مشروطة بأمر حل كل نقاط الخلاف الموجودة بين بريطانيـا وألمانيا وتركيا بشأن سكة حديد بغداد بكاملها .

وعلى هذا الاساس صرح كراى ان من الواجب جعل البصرة كنقطة لنهاية الخط وان تمنح حرية الملاحة لسفن كل الدول بصورة متساوية فى شط العرب فى القسم الممتد من البصرة عن الخليج العربى كما واعلن

GOVERMENT HAS NOW THROUGH ITS CLEVERNESS AND TENACITY, SUCCEEDED IN REMOVING ALL DIFFERENCES IN BRINGING THE LINE ALTOGETHER INTO GERMAN POSSESSION". ....

كما استقبلت اوساط مجلس النواب الالمانى (الرايخشتاغ) تلك الاتفاقية استقبالا حسنا بصفة عامة فيما عدا بعض النواب الذين رأوا فيها تضحية كبرى من جانب المانيا . راجع :

STENOGRAPHISCHE BERICHTE, 13 LEGISLATUR PERIODE, 1 SESSION, P. 4744, VOL. 289. BERLIN 1913:

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 166-168 ....

عن عدم استعداد بريطانيا للتنازل عن حقوقها في بناء ميناء البصرة في نفس الوقت الذي صرح فيه ان بريطانيا لا ترغب في عرقلة الملاحة النهرية الالمانية في نهري دجلة والفرات بالقدر الذي تخدم فيه تلك الملاحة قضية انشاء سكة حديد بغداد على ان تنهى ألمانيا نشاطها في هذا المجال حالما تنتهي الحاجة الى ذلك لمساعدتها في بناء السكة بواسطة الملاحة النهرية • ووعد كراي ان الحكومة البريطانية ستقوم في تلك الحالة باعطاء ضمان تتعهد فيه بعدم التحيز في المعاملة في الملاحة النهرية بالنسبة للدول المختلفة في وادي الرافدين(١) •

قدمت المقترحات الجوابية الالمانية على العروض البريطانية الاخيرة بشأن تسوية مشكلة سكة حديد بغداد والملاحة النهرية في وادي الرافدين الى الاوساط الرسمية البريطانية عن طريق السفارة الالمانية في لندن • وأصر البنك الالماني في تلك المقترحات على فكرة فتح حرية الملاحة أمام جميع السفن في شط العرب وفي كل الاوقات ، كما واراد البنك اعطاء المصالح الالمانية حق التمثيل في مجلس ادارة الشركة التي ستقوم بالسيطرة على الملاحة في تلك المياه في نفس الوقت الذي اعلن فيه البنك عن عزمه في الاستمرار في الاحتفاظ بالمدة المتبقية لديه بشأن حقوقه الخاصة باستخدام نهري دجلة والفرات لخدمة اغراض انشاء سكة حديد بغداد حسبما جاء في امتياز عام ١٩٠٣(٢) •

وهكذا اشتد التقارب الالماني ـ البريطاني بشأن السكة ووضع كراي في ٢١ حزيران ١٩١٣ مسودة لاعلان بريطاني ـ ألماني مشترك بخصوص القضية ، غير ان المانيا رفضت ذلك الاعلان وقدمت اعلانا جوابياً بذلك الصدد رفضته بريطانيا بدورها •

---

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ١٧٩ ـ ١٨١ •
(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ١٨٨ ـ ١٨٩ •

على ان كل ذلك يجب ان لا يصرف النظر عن حقيقة هامة وهي ان بريطانيا وألمانيا استطاعتا في النهاية وضع صيغة محددة لمطاليبهما تتفق مع بعضها البعض الاخر في اجزاء كثيرة وبات الكل يتوقعون عقد مثل ذلك الاتفاق بصورة سريعة .

ففي اليوم العاشر من شـباط ١٩١٤ وقف الملك جورج الخامس ملك بريطانيا ليعلن أمام البرلمان عن احتمال عقد تسوية عاجلة بشـأن قضية سكة حديد بغداد قائلا :

"I AM HAPPY TO SAY THAT MY NEGOTATIONS, BOTH WITH THE GERMAN GOVERNMENT AND OTTOMAN GOVERMENT AS REGARDS MATTERS OF IMPORTANCE TO THE COMMERCE AND INTERESTS OF THIS COUNTRY IN MESOPOTAMIA ARE RAPIDLY APPROACHING A SATISFACTORY ISSUE"(1).

وهكذا أخذ التقارب البريطاني ـ الالماني بشأن عقد اتفاقية عامـة حول سكة حديد بغداد يزداد قوة منذ مطلع عام ١٩١٤ بشكل ملحوظ ، فقد عقدت عدة اتفاقيات جانبية بين الدولتين بصدد عدد من المسائل التي تمس قضية سكة حديد بغداد بصورة مباشرة من جملتها الاتفاقيات التالية:

١ ـ اتفاقية ٢٣ شباط ١٩١٤ بين شركة سـكة حديد بغداد واللورد انجكـاب INCHCAPE المدير العام لشـركة الانهر العثمانية للملاحـة اعترفت بموجبها شـركة سكة حديد بغـداد بالامتيازات التي اعطيت الى الشركة الاولى بموجب الاتفـاق الذي عقدته مع الحكومة العثمانية ، كما وحددت في نفس تلك الاتفاقية نوعية العلاقات الاقتصادية القائمة بين الشركتين .

٢ ـ اتفاقية ٢٧ آذار ١٩١٤ بين ممثلين عن شركة سكة حديد بغـداد

---

(١) راجع خطبة العرش البريطاني في محاضر جلسات البرلمان البريطاني ليوم ١٠ كانون الاول ١٩١٤ .

وشركة الانهر العثمانية ملاحة وشركة الاخوان لنج بصدد اعطاء الحق للشركة الاولى فى اتخاذ الخطوات اللازمة لتنفيذ الامتياز الذى اعطته اياها الحكومة العثمانية من جهة وتسهيل أمر تنفيذ الاتفاقية التى عقدتها فى ٢٣ شباط ١٩١٤ مع شركة سكة حديد بغداد من الجهة الاخرى(١) ٠

٣ ـ اتفاقية ٢٦ آذار ١٩١٤ التى وقعها ممثلون عن الحكومات البريطانية والالمانية والتركية علاوة عن ممثلون عن شركة سكة حديد بغداد وشركة سمرنه ـ عايدين البريطانية بشأن التفاهم مع الشركة الاخيرة حول اعطاءها الحق فى تمديد خط سمرنه ـ عايدين لمسافة تزيد عن المائتى ميل بالاضافة الى اعطاءها حقوقاً تتعلق باستغلالها لبحيرات آسيا الصغرى لاغراض الملاحة وتم التفاهم فى نفس تلك الاتفاقية حول بعض القضايا الخاصة بمسائل النقل فى سكك حديد كل من الشركتين(٢) ٠

قامت الحكومة البريطانية بأتخاذ التدابير اللازمة لمتابعة محادثاتها مع السلطات الالمانية وهكذا تم الاتصال بينهما وبين لشنوفسكى LICHNOWSKY سفير المانيا فى لندن الذي خولته حكومته حق التفاهم مع بريطانيا بشأن السكة وعقب عدة اتصالات من هذا القبيل توصل كراى ولشنوفسكى الى اتفاقية بريطانية ـ المانية هامة حول قضية سكة حديد بغداد فى ١٥ حزيران ١٩١٤(٣) ٠

---

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 397-398:

(٣) للعودة الى نصوص الاتفاقية راجع :
E. M. EARLE, THE SECRET ANGLO - GERMAN CONVENTION OF 1914 REGARDING ASTATIC TURKEY, THE POLITICAL SCIENCE QUARTERLY REVUE VOL. 38. PP. 41-44: NEW YORK 1923:
D. G. P. VOL: 37: PP: 415-416:

(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٤٤٨ ٠

وأعلنت صحيفة التايمس اللندنية في اليوم التالي عن ذلك عندما اعلنت نبأ التوصل الى تحضير مسودة اتفاقية عامة بين بريطانيا والمانيا بشأن قضية سكة حديد بغداد[1] .

ووقف السير ادورد كراي امام مجلس العموم البريطاني في ٢٩ حزيران ١٩١٤ ليعلن عن تأجيل التصديق الرسمي على تلك الاتفاقية الى حين انتهاء المفاوضات الالمانية ـ التركية الثنائية بشأن السكة[2] .

وبات واضحا للعيان في منتصف تموز ١٩١٤ ان من المتوقع تصديق الاتفاقية البريطانية ـ الالمانية حول السكة بين يوم وآخر .

غير ان الجو السياسي الدولي المتلبد بالغيوم ونذر الحرب بين ألمانيا وبريطانيا لعب دوره في صرف الانظار والمساعي الدبلوماسية عن قضية سكة حديد بغداد والانصراف الى مشكلة النزاع بين النمسا وصربيا ، ووضع الاعلان الرسمي عن قيام الحرب العالمية الاولى في آب ١٩١٤ نهاية لمشروع سكة حديد بغداد الالماني[3] .

اتفاقية ١٥ حزيران ١٩١٤

تحتوي الاتفاقية البريطانية ـ الالمانية المذكورة بشأن السكة على عشرة مواد يمكن اجمال ما جاء فيها في الامور التالية :

١ ـ تعهدت الحكومة البريطانية بالنظر لاهمية سكة حديد بغداد للتجارة الدولية بعدم اتخاذ أو تأييد اي خطوات من شأنها وضع الصعوبات

---

(1) THE TIMES, JUNE 16, 1914

(2) PALIAMENTARY DEBATES. HOUSE OF COMMONS. VOL. 64: PP: 116-117: 1914:

(٣) كانت آخر لفتة للدبلوماسية الالمانية بشأن الاتفاق مع بريطانيا حول سكة بغداد في يوم ٢٧ تموز ١٩١٤ عندما خول القيصر وليم الثاني سفيره في لندن تخويلا كاملا لتوقيع الاتفاقية نيابة عن الحكومة الالمانية بصورة رسمية . راجع :
D. G. P. VOL: 37: PP: 669-670:

في سبيل بناء السكة وادارتها بواسطة شركة سكة حديد بغداد واعطت بريطانيا نفس التعهد بخصوص عدم عرقلة مساهمة رؤوس الاموال المختلفة في المشروع وعدم قيامها بانشاء سكك حديدية منافسة لسكة حديد بغداد في الدولة العثمانية أو تأييد اي شخص يحاول التوصل الى مثل هذه الغايات ما لم توافق الحكومة الالمانية على ذلك بصورة ظاهرية .

٢ ـ تعهدت الحكومة البريطانية باعطاء موافقتها على زيادة الضرائب الكمركية للدولة العثمانية من ١١٪ الى ١٥٪ بالاضافة الى تعهدها بعدم معارضة تحويل اي جزء من الواردات التي ستحصل عليها الحكومة العثمانية من جراء زيادة نسبة الضرائب الكمركية الى شركة سكة حديد بغداد لغرض استغلال تلك الاموال في الاستمرار في تمديد السكة .

٣ ـ اختيرت مدينة البصرة لكي تكون نهاية للسكة واعلنت كل من الدولتين الموقعتين على الاتفاقية عن عدم قيامهما بتأييد ـ مهما كانت الظروف ـ بناء اي فرع للسكة من البصرة أو اي نقطة أخرى على الخط الرئيسي الى الخليج العربي ما لم يحصل اتفاق سابق في ذلك الصدد بين الحكومات البريطانية والعثمانية والالمانية بصورة مشتركة .

وتعهدت الحكومة الالمانية علاوة عن ذلك بعدم القيام ببناء اي ميناء أو محطة لسكة حديدية على الخليج العربي أو تأييد اي شخص أو شركات تحاول الوصول الى تلك الاهداف مهما كانت الظروف ما لم يحصل اتفاق سابق بينها وبين حكومة صاحبة الجلالة البريطانية حول ذلك .

٤ ـ تعهدت الحكومة الالمانية باتخاذ كل الاجراءات التي من شأنها الزام شركة سكة حديد بغداد بعدم فرض اي تفرقة في تسهيلات تجارة

الترانزيت أو اسعار نقل البضائع مهما كان مصدر البضاعة أو جنسيتها أو وجهتها أو بالنظر لاي اعتبار آخر .

٥ - تعهدت الحكومة الالمانية - لغرض تقوية المراكز والمصالح البريطانية في المشروع - بالاخذ على عاتقها تحقيق أمر السماح بانتخاب عضوين بريطانيين فى مجلس المدراء لسكة حديد بغداد ممن توافق عليهما الحكومة البريطانية .

٦ - تعهد كل من الطرفين باحترام مبدأ سياسة الباب المفتوح THE OPENDOOR POLICY فى العمليات الخاصة بالسكك الحديدية والرى والملاحة فى تركيا الاسيوية .

٧ - اعترفت بريطانيا بالمصالح الالمانية الخاصة بالرى فى منطقة سيليسيان بلين CILICIAN PLAIN واعترفت ألمانيا بمصالح الرى البريطانية فى اسفل وادى الرافدين .

٨ - وافق كل من الطرفين على احترام الاتفاقية التركية - البريطانية المنعقدة فى تموز ١٩١٣ والتى اعطت حقوق هامة للرعايا البريطانيين تتعلق بأمور الملاحة فى وادى الرافدين ، كما وتعهد الطرفين كذلك باحترام اتفاقية ٢٧ آذار ١٩١٤ بين شركة الانهر العثمانية وشركة سكة حديد بغداد بالاضافة الى اتفاقية ٢٧ آذار بين شركة سكة حديد بغداد وشركة سكة حديد سمرنة - عايدين .

٩ - وافق الطرفان على استخدام وساطتهما بالاضافة الى مساع الحكومة العثمانية لجعل شط العرب بحالة صالحة للملاحة وعلى ابقاءه على تلك الحالة بصفة دائمية لكى تستطيع السفن الكبرى من عابرات المحيطات الرسو بصفة حرة وسهلة فى ميناء البصرة والتزم الالمان والانكليز كذلك بجعل مياه شط مفتوحة للسفن من جميع الدول مهما كانت نوعية جنسيتها او حمولتها .

١٠- اتفق الطرفان على وضع أى خلاف فى الرأى قد ينشأ فى المستقبل بصدد المعاهدة أو الوثائق والملاحق المرفقة بها موضع لتحكيم ، وتم الاتفاق على وضع امثال هذه الخلافات تحت انظار محكمة التحكيم الدائمة فى لاهاى
THE PERMANENT COURT OF ARBITRATION
فى حالة عدم اتفاق الطرفين على محكم معين أو محكمة خاصة(١) .

خاتمـــة

لم تشهد الدبلوماسية الدولية قبيل الحرب العالميـــة الثانية الا نادرا قضية دارت حولها المناورات والاتصالات والمباحثات بين الدول الكبرى مثلما انتهى اليه الامر بالنسبة الى قضية سكة حديد بغداد .

فأن ألمانيا التى بدأت بالسعي لتحقيق مشروع سكة حديد بغداد تحت ضغط اقتصادها المتطور وكواسطة لايصال منتجاتها وبضائعهـــا الى بلاد الشرق سرعان ما عدلت وجهة نظرها حيال المشروع بصورة تدريجيـــة بحيث انتهى بها الامر الى اعتباره من المشاريع السياسيـــة الرئيسية التى تسعى ألمانيا لتحقيقها لجعله كوسيلة هامة لايصال النفوذ الالمانى الى وادى الرافدين والخليج العربى عبر تركيا .

على ان كل من بريطانيا وفرنسا وروسيا كانت لها اطماعها ومصالحها فى تلك المناطق آنذاك وهكذا لم تنتظر الدول المذكورة الى المشـــروع الالمانى بعين الرضا والقبول والترحاب عندما شرع الالمان فى مد السكة .

واكتسبت قضية السكة بالنتيجة أهمية اقتصادية وعسكرية وسياسية دولية كبرى .

---

(١) للعودة الى نصوص المعاهدة بصورة مفصلة راجع :
E. MEADE THE POLITICAL SCIENCE QUARTERLY VOL: 38. PP. 37.

وتصلبت معارضة الدول الكبرى للمشـــروع وزادت قوة وحدة بأزدياد نشاط الالمان في اتمام العمل بمد السـكة وبأزدياد توغلهم فى اراضى الدولة العثمانية بأتجاه بغداد •

على ان الدبلوماسية الالمانية لم تأل جهداً في محاولة انهاء معارضـة الدول الكبرى لمشروع السكة وفى وضع حد لتلك المعارضة ، ولقـد استطاعت ألمانيا فعلا ان تكلل مجهوداتها بالنجاح فى نهاية الأمر وان تصل الى تسويات دولية بشأن السكة مع كل من روسيا وفرنسا وبريطانيـا على التوالى على النحو الذى مرت دراسة فى هذا المؤلف •

ولكن المانيا لم تتمتع بمتسع الوقت لكى تســتريح من جهدها الحثيث ولجني ثمار انتصاراتها الدبلوماسية ولتحقيق حلمها بربط برلين ببغـداد بواسطة خط حديدى ينقل الوجود الالمانى الى ابواب الهند ، فما ان كادت تصل الى الاتفاق مع اكبر منافسيها فى المنطقة وهى بريطانيا حول السـكة حتى ثارت نيران الحرب العالمية الاولى •

وبقيام الحرب العالمية الاولى انهار مشروع سكة حديد بغداد الالمانى بجملته بين عشية وضحاها وتحولت أنظار واهتمـام القوى الاوربية نحو الصراع الحربي الدائر بينها •

المصــادر

BIBLIOGRAPHY

BOOKS. : الكتب

— ANDREW, WILLIAM, A MEMOIR ON THE EUPHRATES VALLEY ROAD, LONDON, 1857.

— BAHRY, LOUAY, KOWEIT, ETUDES SOCIALES, ECONOMIQUES ET POLITIQUES, MONTPELLIER, 1962.

— BERNADOTTE, E., SCHMITTE, TRIPLE ALLIANCE AND TRIPLE ENTENTE, HENRY HOLT AND COMPANY, NEW YORK, 1934.

— BODE, FRIEDRICH HEINZ, DER KAMPF UM DIE BAGDAD BAHN, 1903-1914, PAUL PLISCHKA, BRESLAU, 1941.

— BRADSHAW, SIDNEY, THE ORIGINS OF THE WORLD WAR, THE MACMILLAN CO, NEW YORK, 1929.

— BRAWITZ, MARIA VON, AUFZEICHNUNGEN UND ERINNERUNGEN, BERLIN, 1925.

— BULOW, BERNHARD FURST VON, DENKWURDIGKEITEN, BERLIN 1931.

— BUTTERFIELD, PAUL R., THE DIPLOMACY OF THE BAGHDAD RAILWAY, GOTTINGEN, 1932.

— CHERADAME, ANDRE, LA QUESTION D'ORIENT, LA MACEDONIE ET LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD, LIBRAIRIE PLON, PARIS, 1903.

— CHESNEY, FRANCIS, NARRATIVE OF THE EUPHRATES EXPEDITION, LONDON, 1868.

— DUDEN, WILHELM DIE WURZELN DER DEUTSCH-ENGLISCHEN GEGENSATZE, EIN BEITRAG ZUR VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES, HAMBURG, 1933.

— DEHEN, PAUL, DEUTSCHLAND UND DER ORIENT IN IHREN WIRTSCHAFTSPOLITISCHEN BEZIEHUNGEN, MUNCHEN, 1884.

— EARLE, EDWARD MEAD, TURKEY, THE GREAT POWER AND THE BAGHDAD RAILWAY, A STUDY IN IMPERIALISM, THE MACMILLAN COMPANY, NEW YORK, 1923.

— FAY, THE ORIGINS OF THE WORLD WAR, LONDON 1928.

— FRASER, DAVID, THE SHORTCUT TO INDIA, LONDON, 1909.

— FULLERTON, W. M., PROBLEMS OF POWER. NEW YORK, 1915.

— GOOCH, BEFORE THE WAR, A STUDY IN DIPLOMACY, KEMPHALL PRESS, LONDON, 1936.

— GREY, SIR EWARD, TWENTY-FIVE YEARS, LONDON, 1925.

— HALBORNE, HAJO, DEUTSCHLAND UND DIE TURKEI, BERLIN, 1926.

— HALDANE, VISCOUNT, BEFORE THE WAR, CASSEL AND COMPANY LTD., LONDON, 1920.

— HELFFERICH, KARL, GEORG VON SIEMENS, EIN LEBENSBILD AUS DEUTSCHLANDS GROSSER ZEIT, BERLIN, 1923.

— HELFRERICH, KARL, DIE VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES, BERLIN, 1919.

— HINSLEY, F. H. THE NEW CAMBRIDGE HISTORY, CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS, 1962.

— HOSKINS, HALFRED, L., BRITISH ROADS TO INDIA, PHILADELPHIA, 1928.

— HUREWITZ, J. C., DIPLAMACY IN THE NEAR AND THE MIDDLE EAST, VOL. I NEW YORK, 1956, VAN NOSTRAND AND CO. INC.

— JASTROW, MORRIS, THE WAR AND THE BAGHDAD RAILWAY, THE STORY OF ASIA MINOR AND ITS RELATION TO THE PRESENT CONFLICT, LONDON, 1917.

— JERAUSSALIMSKI, DIE AUSSENPOLITIK UND DIE DIPLOMATIE DES DEUTSCHEN IMPERIALISMUS, BERLIN, 1956.

— HOLFELD. JOHANNES, DOKUMENTE DER DEUTSCHEN POLITIK UND GESCHICHTE VON 1848 BIS GEGENWART, EIN QUELLENWERK FUR DIE POLITISCHE BILDUNG, DOKUMENTENVERLAG HERBERT WENDLER UND CO. BERLIN, 1958.

— KREBS, GUNTHER, DIE DEUTSCHE BAGDAD-BAHN POLITIK IM URTEIL DER ENTENTE PUBLIZISTIK, HOCHSCHULVERLAG KARL VATER, BRESLAU, 1933.

— LANGER, WILLIAM A., THE DIPLOMACY OF IMPERIALISM, 1890-1902, 2ND ED., ALFRED KNOPF, NEW YORK, 1951.

— MOLTKE, HELMUTH VON, ESSAYS, SPEECHES AND MEMORIES. 3 VOLUMES, NEW YORK, 1893.

— NICHOLAS J. ALDEN, GERMANY AFTER BISMARCK, THE CAPRIVI AREA, 1890,1914. HARVARD UNIVERSITY PRESS, CAMBRIDGE, MASSACHUSSETTS, 1958.

— ONCKEN, DIE SICHERHEIT INDIENS, EIN JAHRHUNDERT ENGLISCHER WELTPOLITIK, BERLIN, 1937.

— RASSOW, PETER, DEUTSCHE GESCHICHTE, METZLERSCHE VERLAGSBUCHHANDLUNG, STUTTGART, 1962.

— SACHAU, E., REISE IN SYRIEN UND MESOPOTAMIEN, LEIPZIG, 1883.

— SALEH, ZAKI, MESOPOTAMIA 1900-1914, AL-MAAREF PRESS, BAGHDAD, 1957.

— SCHAEFFER, DIE ENTWICKLUNG DER BAGDAD BAHN POLITIK, WEIMAR, 1916. ....

— SITIKI, BIKIR, DAS BAGDAD-BAHN PROBLEM RUDOLF GOLDSCHAGG FREIBURG, 1930.

— SPRINGER, R. BABYLONIEN, DAS REICHSTE LAND IN DER VORZEIT UND DAS LOHNENDSTE KOLONI SATIONSFLD FUR DIE GEGENWART, HEIDELBERG, 1886. .....

— PROSSEL, WILLIAM VON, LES CHEMINS DE FER EN TURQUIE D'ASIE, ORELL FUSSLI, ZURICH, 1902.

— WILLE, MEN AROUND THE KAISER, INDIANAPOLIS, 1914.

— WOLF, J. B. THE DIPLOMATIC HISTORY OF THE BAGHDAD RAILROAD, UNIVERSITY OF MISSOURI STUDIES, 1936.

— YOUNG, GEORGE, CORPS DE DROIT, OTTOMAN, 6 VOL., OXFORD, 1908. ....

الوثائق والمحاضر العامة

PUBLIC DOCUMENTS AND RECORDS

— BRITISH DOCUMENTS ON THE ORIGIN OF THE WAR, LONDON 1928. ....

— DEUTSCHES AUSSENMINISTERIUM STENOGRAPHI-SCHE BERICHTE, LEGISLATUR PERIODE, BERLIN 1910-1913.

— DOCUMENTS DIPLOMATIQUES FRANCAIS, DEUXI-EME SERIE, PARIS 1930. ....

— E. T. DUGDALE, GERMAN DIPLOMATIC DOCUME-NTS, LONDON 1928, TRANSLATION OF DIE GROSSE POLITIK.

— JOURNAL OFFICIEL, DEBATS PARELMENTAIRES, CHAMBRE DES DEPUTES, PARIS 1902-1912.

— MENDELSOHN, A. DIE GROSSE POLITIK DER EUROPAISCHEN KABINETTE, BERLIN 1922-1927.

— PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF COMMONS, LONDON 1900-1914.

— PARLIAMENTRY DEBATES, HOUSE OF LORDS, LONDON 1900-1914.

المقالات والصحف والتقارير الرسمية

...ARTICLES JOURNALS..AND OFFICIAL REPORTS ...

— ALWYNE, PARKER, THE BAGHDAD RAILWAY NEGOTIATONS, QUARTERLY REVIEW, LONDON 1917.

— DRAGE, RUSSIAN AFFAIRS, LONDON 1904.

— EARLE, E. M. THE SECRET ANGLO - GERMAN CONVENTION OF 1914 REGARDING ASIATIC TURKEY, THE POLITICAL SCIENCE QUARTERLY, VOL. 38. NEW YORK 1923.

— HOGARTH, D. G. THE BAGHDAD RAILWAY, NATIONAL REVIEW, LONDON MAY 1902.

— IMBERT, PAUL, LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD, REVUE DES DEUX MONDES, VOL, 197. PARIS 1907.

— LAW, MAJOR, RAILWAYS IN ASIATIC TURKEY, TURKEY, NO. 4. LONDON 1896.

— REPORT OF THE BAGHDAD RAILWAY COMPANY, 1904-1905. ISTANBUL.

— REPORT OF THE ANATOLIAN RAILWAY COMPANY 1908-1909. ISTANBUL.

- SCHWEIGE, A. VON, DIE EUPHRATTAL BAHN UND KEIN ENDE, OSTERREICHISCHE MONATSCHRIFT FUR DEN ORIENT. MARZ 15. WIEN 1883:

وكذلك الصحف اللندنية التالية :

THE DAILY MAIL, 1899; THE GLOBE, 1899; THE BORNING HERALD, 1899; THE MORNING POST, 1898; THE TIMES 1898-1914; THE WESTMINISTER GAZETTE, 1899.

جدول الخطأ والصواب

الصفحة	السطر	الخطأ	الصواب
١٣	١٥	بميزة	بهزة
٢٩	١٠	دحلت	دخلت
٣٩	١١	ؤوس	رؤوس
٦٢	٥	كزة	كرة
٦٣	١١	اوكرنر	اوكونر
٦٦	١٢	اعقب	اعقب اعطاء
٨٥	١٢	تريد	تريد المانيا
٨٦	١٦	تعويص	تعويض
٨٨	١	اوان	ايران
٩٠	١٣	الأحرى	الاخرى
٩١	١٩	تقديم	في تقديم
١٢٨	٧	هولبنح	هولفيج

الفهرست

تاريخ انتهاء الطبع ١١ـ٣ـ١٩٦٧

DIE BAGDAD - BAHN

A STUDY IN THE DEVELOPMENT AND DIPLOMACY OF THE «BAGHDAD RAILWAY QUESTION»

---

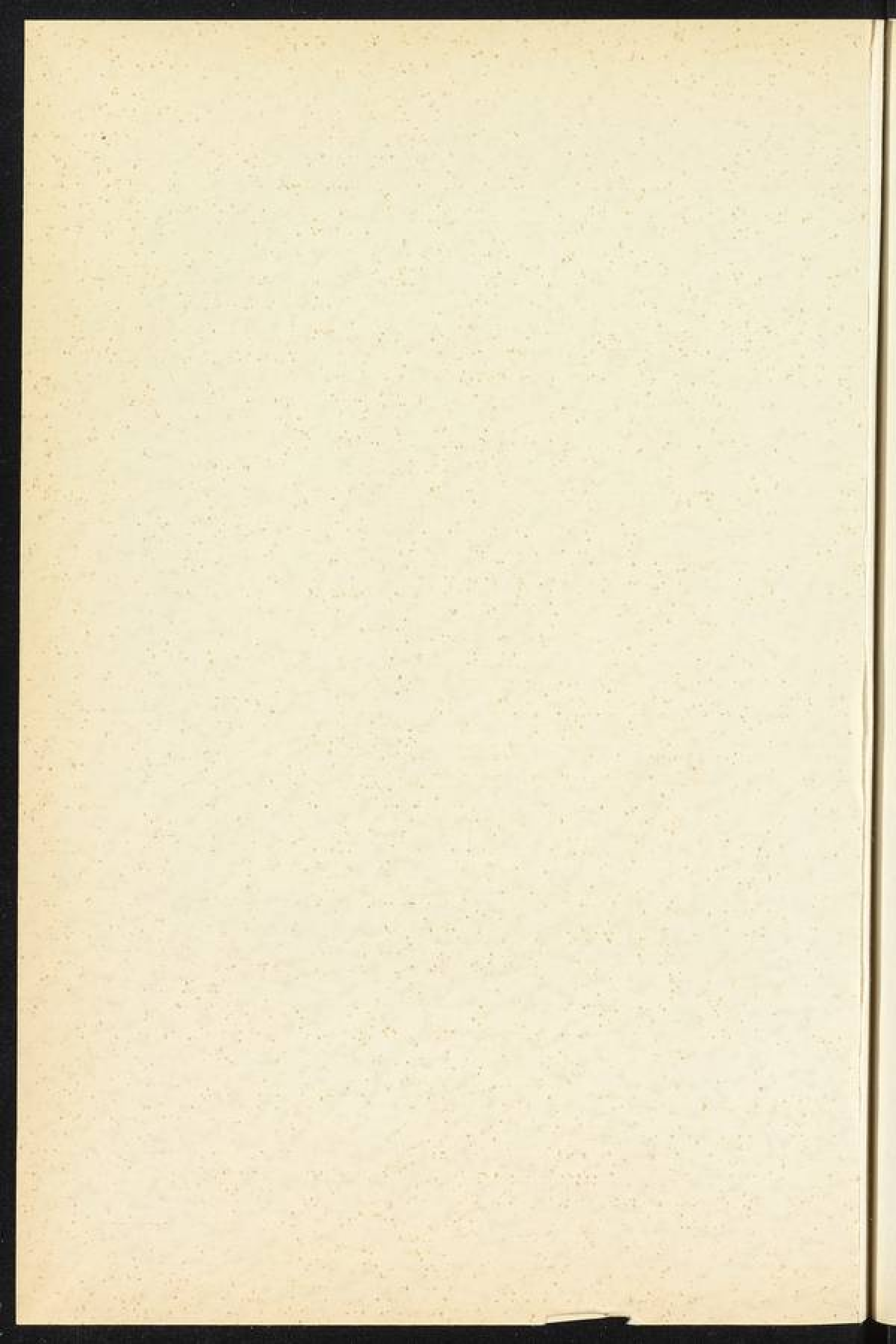
by

LOUAY BAHRY

ASSISTANT PROFSSOR OF POLITICAL SCIENCE
COLLEGE OF ECONOMICS AND POLITICAL SCIENCE
UNIVERSITY OF BAGHDAD

1967

The National Printing and Publishing Co. W. L. L. Baghdad



DIE BAGDAD - BAHN

A STUDY IN THE DEVELOPMENT AND DIPLOMACY OF THE «BAGHDAD RAILWAY QUESTION»

by

LOUAY BAHRY

ASSISTANT PROFSSOR OF POLITICAL SCIENCE
COLLEGE OE ECONOMICS AND POLITICAL SCIENCE
UNIVERSITY OF BAGHDAD

1967

The National Printing and Publishing Co. W. L. L. Baghdad

